Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 6
Juni 2003
52. Jahrgang

Deutschland 3,50 €
Österreich 4,- €
Schweiz 6,90 sFr
Benelux 4,- €
Frankreich 4,- €
Italien 4,60 €
Dänemark 39,- dkr



B13411

Tests

MIT SOUND:
Märklins große 38



Werkstatt

- Arbeit fürs H0-Volk
- Weinberg für den Winzer



C-Bunkeröl für DB- und DR-Dampfloks

Die Zwei von der Tankstelle



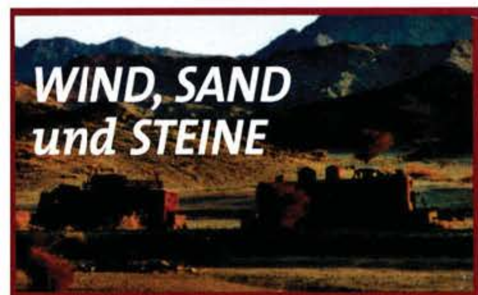


Anlagenbau in Vollendung

Kleinkunst- und Waldbahn-Genüsse

Abenteuer Eisenbahn

in Saudi-Arabien:





Abschied vom DR-Superzug

Von Malmö bis Wien

VT 18.16: Der TEE des Ostens

Neuheit:
D-Zugwagen der DRG

1912 beschaffte die preußische Staatsbahn die ersten D-Zugwagen in "eiserner Bauart". Durch den Einsatz von Stahlprofilen erreichte man eine wesentlich höhere Festigkeit der Fahrzeuge. Die vielen Nieten an den Seitenwänden waren typisches Merkmal der "eisernen Bauart". Bis 1918 wurden 528 D-Zugwagen für die KPEV gefertigt. Zwischen 1920 und 1922 beschaffte die neu gegründete Deutsche Reichsbahn weitere 436 Stück der bewährten Wagen.

Epoche II

Spur H0 (passend für BR 06)
Best.-Nr. 2441
Best.-Nr. 2440, 2442, 2443
Wagenmodelle ohne Abbildung
Lieferbar II. Quartal 2003

Weitere Infos im Internet unter
www.brawa.de



BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BRAWA GmbH & Co., Uferstraße 26 - 28, 73630 Remshalden, e-mail: info@brawa.de
Telefonische Prospekt-Bestellung: 0 71 51 - 9 79 35-28 • BRAWA-Hotline: 0 71 51 - 9 79 35-68 (Donnerstags, 13 - 15.30 Uhr)

INHALT

VORBILD

MODELL

AUSSERDEM



14 Modern, schnell, komfortabel

Die Schnelltriebwagen „Görlitz" fuhren 17 Jahre für die DR im internationalen Expresszugdienst.



66 Nachgefüllt

Joachim Reinhard nimmt sich den H0-Weinert-Bausatz der Bebraer Ölbetankungsanlage vor.

Edel-Holz 92

Bis auf ein paar Fahrzeuge baute Henk Wust fast alles auf seiner H0e- und H0-Waldbahn-Anlage selbst.





44 Fliegend nach Norden

Seit Mai 1963 verbindet die Vogelfluglinie Dänemark und die Bundesrepublik.

48 Durch Arabiens Wüste

Für Touristen ist Saudi-Arabien tabu - oder man hat Verwandte ersten Grades. So gelingen seltene Bilder.



BAYERISCHES EISENBAHNMUSEUM NÖRDLINGEN

Vom Modell zum Vorbild: S 3/6 im Rheingold-Look

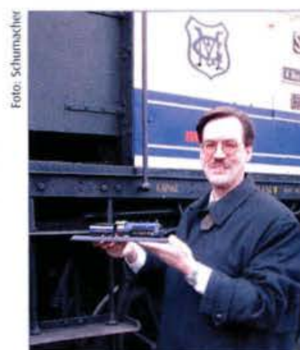
● Der angekündigte Regen stellte sich nicht ein, als sich in der Mittagsstunde des 10. April 2003 die Nördlinger Schuppentore öffneten und sich der Stolz des eingetragenen Vereins Bayerisches Eisenbahnmuseum (BEM), die S 3/6 3673, erstmals im neuen Rheingold-Kleid zeigte. Die als 18 478 zum betriebsfähigen Bestand des BEM gehörende bayerische Schnellzug-Lokomotive ließ das Roll-Out vor geladenen Gästen im wahrsten Sinne des Wortes kalt: Nicht angeheizt wurde sie mittels Köf-Kräften auf die Drehscheibe bugsiert. Sichtlich beeindruckt von der Größe und Eleganz dieser Dampflokomotive zeigte sich Paul Adams, Vorsitzender der Märklin-Geschäftsführung, der erstmals das Original der derzeit in H0 und Z in Göppingen gefertigten Modelle in natura zu Gesicht bekam: „Das ist schon eine herrliche Maschine", lobte Adams. Das kleine Vorbild zur aktuellen Farbgebung der großen S3/6 hatte der Märklin-Chef natürlich mitgebracht. Das Göppinger Unternehmen sponsorte die Vorbild-Neulackierung, die das seit dem Frühjahr 2000 königsblaue Farbkleid um das Beige der klassischen Rheingold-Waggons und die Märklin-Signets bereicherte. Die Meinungen zu dieser Aktion anlässlich des Jubiläums zum 75-Jährigen des Luxuszuges waren schon im Vorfeld geteilt, schließlich fehlt ein entsprechendes historisches Vorbild der S 3/6. Doch das gilt nicht minder für die rote 18201 des DB-Museums. Und letztlich dient auch die neue Farbgebung des Nördlinger Edel-Renners einem guten Zweck: Sie hilft dem Verein bei der Verwirklichung des erklärten Ziels, die einzige betriebsfähige bayerische S 3/6 auch weiterhin unter Dampf zu erhalten. „Bei diesem Ziel wird das Bayerische Eisenbahnmuseum, wie schon bei der Wiederinbetriebnahme der Lok, durch den Göppinger Modellbahnhersteller Märklin unterstützt", betonte BEM-Vorsitzender Ekkehard Böhnlein in seiner Dankadresse an die Göppinger. Dass die weitere betriebsfähige Erhaltung der 18 478 ein erneuter fi-

Fotos (2): Haucke



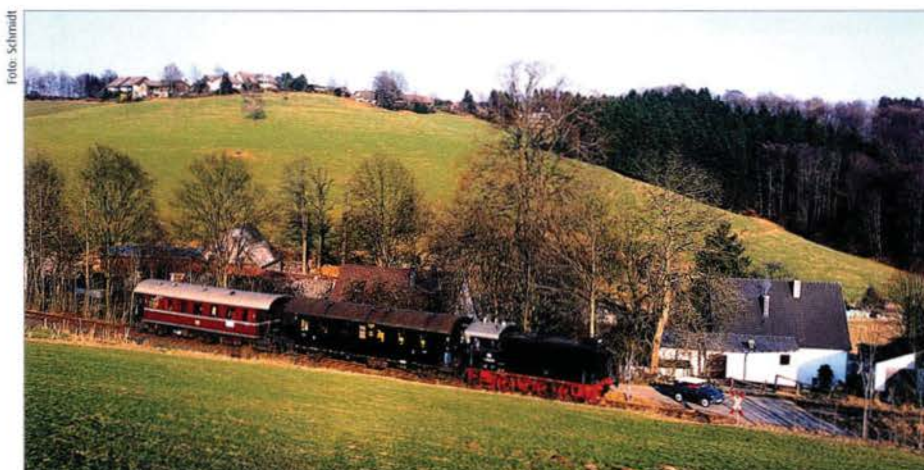
Roll-Out der 18 478 als „Rheingold-Lok": Am 10. April 2003 präsentiert sich die S 3/6 auf der Drehscheibe.

Foto: Schumacher



Märklin-Chef Paul Adams zeigt das kleine Vorbild für die große S 3/6.

Foto: Schmidt



■ *V 36 231 der DGEG zog am 15. März 2003 bei Meinerzhagen einen Sonderzug im Stil der 50er-Jahre. Die Strecke von Gummersbach über Meinerzhagen nach Brügge wird demnächst reaktiviert.*

Das Kurzinterview

MEB: ***Herr Böhnlein, Sie haben hier in Nördlingen ja inzwischen etliche Schätze. Wie ist denn die Besucherresonanz?***

Böhnlein: Ich muss sagen, sehr erfeulich. Jedes Jahr sind es etwa zehn Prozent mehr.

MEB: ***Das alles kostet doch sicher viel Geld. Wie finanzieren Sie als Verein das BEM?***

Böhnlein: Durch Beiträge und Spenden, Fahrten mit historischen Fahrzeugen, Sponsoren.

MEB: ***Wie Märklin?***

Böhnlein: Mit Märklin verbindet uns seit Jahren eine gedeihliche Zusammenarbeit. Jetzt zum Beispiel verhilft sie uns zu einem Grundstock bei der Finanzierung der kommenden Fristarbeiten an der S 3/6.



Ekkehard Böhnlein, Vorsitzender des BEM.

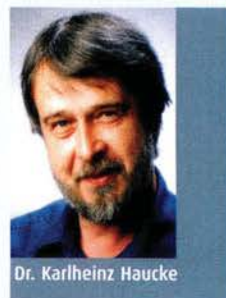
nanzieller Kraftakt zu werden droht, weiß Böhnlein nur zu genau. Zwar erhielt die Maschine erst anno 2000 eine Kessel-Hauptuntersuchung, doch die Fahrwerksfristen laufen am 10. April 2004 aus. Diese Fristarbeiten, die sich schnell auf eine halbe Million Euro summieren lassen, „können wir", so der BEM-Chef, „nicht nur aus Eigenmitteln bestreiten." Während der Osterfeiertage und beim Göppinger Modellbahn-Treff am 3. und 4. Mai stand die S 3/6 im Mittelpunkt des Interesses einer breiten Öffentlichkeit. Gelegenheit, die Maschine in ihrer Rheingold-Lackierung zu erleben, besteht unter anderem noch bei den Frühjahrsdampftagen des BEM am 24. und 25. Mai sowie bei den BEM-Teddybärentagen am 8. und 9. Juni 2003 in Nördlingen, hoffentlich bei strahlendem Sonnenschein. Apropos: Das für den 10. April vorhergesagte Schmuddelwetter stellte sich dann doch noch ein, nämlich auf der Fahrt nach Göppingen, wohin Märklin im Anschluss an den Roll-Out zu einem Pressegespräch inklusive Werksbesichtigung samt Rheingoldlok-Fertigung eingeladen hatte. Regen, Schnee und Graupel sorgten für zünftiges April-Wetter.



Foto: Heilmann

Saisonstart ohne Dampfloks: *Bei der Parkbahn Cottbus mussten beide Dampfloks wegen Schäden abgestellt werden und standen zum Saisonstart am 5. April 2003 nicht zur Verfügung. Für eine Aufarbeitung fehlt der Betreibergesellschaft CMT das Geld.*

Mini-Schwerter zur Modell-Pflugschar



Dr. Karlheinz Haucke

Mir kam die Abstimmung mit den Füßen in den Sinn beim Rundgang über die Intermodellbau in Dortmund. Während einige Leser und Leserinnen mit nachvollziehbaren Argumenten vehement gegen einen Werbe-Beihefter mit Bomber-Modellen opponierten, drängten sich auf der Verkaufsmesse in den Westfalenhallen die Besucher vor allem an den Militaria-Ständen.

In nahezu jedem gängigen Maßstab präsentierten in den Hallen 4 und 7 vor allem ausländische Hersteller auch schon das im aktuellen Irak-Krieg eingesetzte Waffenarsenal. Angesichts dieser Verniedlichung des in den vergangenenWochen wohl in fast jedes Wohnzimmer geflimmerten Schreckens beschleicht nicht nur mich ein ungutes Gefühl. Zumal Militärmodelle, wenn auch mit eher historischem Schwerpunkt, nicht vor den Toren der uns Modelleisenbahnern reservierten Halle 6 Halt machten.

Sind nun aber jene, die einen NVA-Transport oder eine Bundeswehr-Kaserne auf ihrer Modellbahnanlage in Szene setzen, gleich unverbesserliche Kriegstreiber? Ob es uns nun gefällt oder nicht: Die Geschichte der Menschheit ist bis heute leider eine zutiefst kriegerische, und Realitäten nachzubilden, ist an sich nichts Verwerfliches.

Zugegeben, wer sehnt sich nicht nach paradiesischen Zuständen, die en miniature sicher ungleich leichter herzustellen sind als im wirklichen Leben. Doch hilft uns das Verdrängen tatsächlich?

In meiner Kindheit war Kriegsspielzeug geächtet, doch Kriege werden noch immer geführt. Sie zu verurteilen, besser noch zu verhindern, macht mehr Sinn!

BAHNWELT AKTUELL


Foto: Brüggemann

■ ***Der Umbau** des Lübecker Hauptbahnhofs hat bereits begonnen. Die Formsignale werden durch Lichtsignale ersetzt. Die alten Stellwerke werden durch ein ESTW ersetzt. Der Umbau steht im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Strecke von Hamburg nach Lübeck.*

— DB AG UND VERKEHRSVERBÜNDE —

Anerkennung der Bahncard?

● Anfang April trafen sich Vertreter der Bahn AG und von Regionalverbünden, um über die Anerkennung der neuen Bahncard in möglichst allen deutschen Verkehrsverbünden zu verhandeln. Bisher wird die Bahncard zum Beispiel im Rhein-Main-Ballungsraum und im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg akzeptiert. Bahnchef Hartmut Mehdorn begrüßte die Verhandlungen. Er sei seit seinem Amtsbeginn dafür, aus der Bahncard eine Mobilitäts-Karte zu machen. Mit 50 Prozent Rabatt hätte aber kein Verbund arbeiten können. Die Anregung kam von Margareta Wolf. Die Staatssekretärin im Bundesumweltministerium ist seit kurzem Mitglied im Aufsichtsrat der DB AG.

ZWISCHENHALT

Ein Transrapid-Informations-Zentrum gibt es jetzt am Flughafen München. Es wird vom Bayerischen Wirtschaftsministerium finanziert. Pro-Bahn-Sprecher Andreas Barth kritisiert diese Schau: „Durch solche Luftblasen und viel Werbung wird das unsinnige Projekt auch nicht sinnvoller".

Die Diesellok-BR 290 der DB AG soll bis zum Jahr 2009 mit neuen Motoren ausgerüstet werden. Rund eine halbe Milliarde Euro investiert die Bahn für bis zu 398 Maschinen.

Zwei neue Branchenprodukte schickt DB Cargo ins Rennen: „Paper Solution" nennt sie ihr Zugsystem für die Papier- und Zellstoffindustrie. Der Containerverkehr wird künftig von der Railion Intermodal Traction GmbH (RIT) betrieben.

Die Erfurter Industriebahn EIB wird ab 2005 den Regionalverkehr der Strecken Schweinfurt – Bad Kissingen – Gemünden und Schweinfurt – Meiningen betreiben. Der Vertrag zwischen dem Freistaat Bayern und der EIB läuft über zehn Jahre.

Der Verband der Deutschen Bahnindustrie (VDB) vermeldet für das Jahr 2002 Rekordumsätze von 8,4 Milliarden Euro. Der Exportanteil lag bei 46 Prozent, die Zahl der Beschäftigten stieg um fast acht Prozent auf 38700.

Teltow erhält S-Bahn: Ab dem Jahr 2004 soll die Berliner S-Bahn von Lichterfelde Süd über eine drei Kilometer lange Trasse ins Stadtzentrum von Teltow rollen. Die Kosten von 33 Millionen Euro teilen sich Bund, Land sowie Bahn AG und Stadt.

Lüneburg, Stuttgart und Dresden-Neustadt haben die besten Bahnhofsteams der DB AG. Das ermittelte eine Infas-Umfrage im Auftrag des DB-Vorstands.

Am Freitag, 4. April 2003 fing die belgische Lok 2714 im Bahnhof Luxemburg Feuer. Die Feuerwehr musste im Inneren der Lok, die im Dach ein Loch durch einen starken Lichtbogen haben soll, löschen. Der Lokführer blieb zum Glück unverletzt.

Am 25. März 2003 wurde in Brüssel ein Vertrag von den beiden Direktoren der belgischen Eisenbahngesellschaft SNCB und der niederländischen Eisenbahngesellschaft NS unterschrieben, zur Gründung der neuen Gesellschaft BeNeRail international. Dabei handelt es sich um eine Kooperation zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften zum Zwecke des Verkaufes von internationalen Bahntickets im Internet. Rund 1000 Reisebüros nutzen in Belgien bereits dieses Angebot, in den Niederlanden soll der offizielle Startschuß im Mai dieses Jahres fallen.

Ärger in Bad Oeynhausen: Der zweigleisige Ausbau der so genannten Südbahn soll der Entlastung der Hauptstrecke zwischen Porta Westfalica und Haste dienen und vorwiegend dem Güterverkehr zur Verfügung stehen. Nun befürchtet man im Erholungsort eine starke Lärmbelastung des Kurgebietes.

Die Ablieferung der ersten 90 Vossloh-Diesellokomotiven der Serie 77 für die belgische SNCB ist beendet. Die Maschinen werden im Rangier- wie auch im Streckendienst eingesetzt. Weitere 80 Loks wurden bereits nachbestellt.

Nachdem sich bei der niederländischen NS der Fahrzeugmangel etwas besserte, taucht nun ein neues Problem auf: Akuter Geldmangel. Viele Angestellte wurden entlassen und alle unrentablen Aktivitäten eingestellt. Dennoch ist nicht genug Geld vorhanden, um notwendige Beschaffungen vornehmen zu können. Prekär ist auch die Situation bei der Infrastruktur. Hier herrscht ein Finanzierungsdefizit von etwa einer Milliarde Euro mit einem akuten Sofortbedarf von 100 Millionen Euro. Die Konsequenz der Etatlücke sind weiterhin Verspätungen.

100 Coradia Minuetto hat die italienische Staatsbahn Trenitalia bestellt. Der Gesamtwert des Auftrags über 49 Elektro- und 51 Diesel-Tw aus Alstoms Coradia-Familie beträgt 315 Millionen Euro.

Der schottische Traum ist beendet. Die DB AG schied im Vergabeverfahren um das schottische Schienennetz vorzeitig aus.



■ *Zum Abschied der Strecke von Rossberg nach Bad Wurzach veranstalteten die Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) eine Sonderfahrt mit 527596. Der Zug pendelte dreimal zwischen Aulendorf und Rossberg und stiess bei Bevölkerung und Eisenbahnfreunden auf große Resonanz.*

Foto: Alkofer

SCHWEIZ

Frischer Wind aus dem Osten

● 40 Transportunternehmungen der Kantone St. Gallen, Thurgau, Appenzell A. Rh und Appenzell I. Rh schlossen sich vor einem Jahr zum Tarifverbund Ostwind zusammen. Das erfolgreiche erste Geschäftsjahr brachte eine Ertragszunahme von 13 Prozent (inklusive Tariferhöhungen). 200000 Jahres- und Monatsabonnements sowie rund 80000 Tageskarten wurden verkauft. In der Tageskarte Euregio-Bodensee sind auch die Verkehrsmittel in den angrenzenden Regionen Konstanz/Schaffhausen, Bodenseekreis/Lindau/Ravensburg in Deutschland und Vorarlberg in Österreich sowie Liechtenstein inbegriffen. 3000 Mitarbeiter und zirka 200 Verkaufsstellen sorgen für 700000 mögliche Kunden. Am 27. März 2003 präsentierte die dem Tarifverbund angeschlossene Trogenerbahn den mit Ostwind-Dekor versehenen Triebwagen BDe 4/4 Nr 7. Das aus dem Jahr 1952 stammende Fahrzeug steht jetzt zusammen mit dem Party-Anhänger Brs 16 für Extrafahrten zur Verfügung. Während der Jubiläums-Veranstaltungen 2003 zum 100-jährigen Geburtstag der Trogenerbahn wird die Komposition auf öffentlichen Fahrten eingesetzt werden. Weitere angeschlossene Verkehrsunternehmungen wollen in der nächsten Zeit ebenfalls speziell bemalte Ostwind-Fahrzeuge in Betrieb setzen.

VT 18.16-MUSEUMSZUG

Spendenkonto

● Als am 12. April 2003 die Hauptuntersuchungsfrist für den VT 18.16-Museumszug der DB AG ablief (siehe Titelbeitrag ab Seite 14), gab es nur vage Absichtserklärungen des DB-Museums Nürnberg zu dessen weiterer Verwendung. Die BSW-Gruppe, die den Zug betreut, will das nicht hinnehmen und richtete ein Spendenkonto ein: Postbank Leipzig, BLZ 860 100 90, Konto 600 662 903. Die Verwendung des Geldes wird unter www.vt1816.de nachgewiesen.



Am Bahnhof St. Gallen wurde der im Ostwind-Design lackierte Wagen präsentiert.

Foto: Armin Schmutz

CONNEX

Ernüchterung beim Interconnex



VT 643 der Lausitzbahn am 23. März 2003 bei Horka.

Foto: Heilmann

● Wegen zu geringerer Fahrgastzahlen verkehrt der Interconnex Zittau – Berlin seit dem 30. April 2003 nur noch von Freitag bis Montag. Ab dem 24. Mai 2003 wird er jedoch an diesen Hauptreisetagen bis ins Ostseebad Binz verlängert. Neu hinzugekommen ist Mitte April die Verbindung Niebüll – Tønder (Dänemark), die die Connex-Tochter Nord-Ostsee-Bahn betreibt.

WLE

Namhafte Loks

● Im März 2003 erhielten drei Lokomotiven der Westfälischen Landes-Eisenbahn (WLE) durch kommunale Repräsentanten eigene Namen: Zuerst wurde die neue Lok 51 (VSFT G 1206) am 5. März 2003 in Beckum auf den Namen Kreis Warendorf getauft. Den Namen Kreis Soest trägt jetzt Lok 61, deren Taufe am 6. März 2003 in Warstein stattfand. Schließlich erhielt Lok 37 am 17. März 2003 den Namen Münster.



Landrat Dr. Kirsch (2. v. l.) enthüllt den Namen der WLE-Lok 51, die in Zukunft als Kreis Warendorf verkehrt.

Foto: Risse

BAHNWELT AKTUELL



FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eines von 20 Videos gewinnen.



Foto: Brüggemann

Seit dem 28. Mai 1898, also ziemlich genau 105 Jahre, verbindet eine meterspurige Straßenbahn eine Stadt im Elbsandsteingebirge mit einem zwölf Kilometer entfernten Ausflugsziel. Der dort befindliche Wasserfall bietet sich als Ausgangspunkt für Wanderungen an. Die Bahn begann bis 1963 noch im Stadtzentrum, bis sie wegen eines Straßenneubaus in den Kurpark zurückgenommen wurde. Neben Gotha-Wagen der Baujahre 1957 bis 1960 verkehren auch zwei Museumswagen aus den Baujahren 1925 und 1928. Einer der Museumswagen sowie ein Reserve-Triebwagen kamen von der Lockwitztalbahn Dresden – Kreischa, die 1976 eingestellt wurde. Die Ausflugsbahn ist mit modernster Technik ausgestattet: Bei der großen Rekonstruktion 1993/94 wurde auf dem Dach der Wagenhalle ein Solarstromsystem installiert, das im Jahr durchschnittlich 28800 kWh Strom in die Energieversorgung einspeist. Und mit etwas Glück kann man heute noch in einen Tw mit originalen Holzbänken einsteigen. Wie heißt die gesuchte Bahn?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juni 2003 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare der Video-Kassette „50622 + 849" aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Aprilheft lautete „Re 421". Die 20 Exemplare „Die Baureihe V200" gewannen: Preiss, Michael, 79350 Sexau; Baute, W., 95028 Hof; Klaus, Gerhard, 01237 Dresden; Valentin, Andrea, CH-7000 Chur; Brenscheidt, Heinz, 58638 Iserlohn; Willi, André, CH-8834 Schindellegi; Heß, Wilhelm, 45966 Gladbeck; Salzburg, Norbert, 33609 Bielefeld; Winkler, Eveline, 04610 Wintersdorf; Blees, Georg, 65604 Elz; Schorer, Karl, CH-3076 Worb; Krüger, P., 14532 Kleinmachnow; Schürg, Hans-Otto, 57629 Kirburg; Kiebler, Heinz, 87435 Kempten; Kölln, Peter, 25377 Kollmar; Schade, Thomas, 85055 Ingolstadt; Rohloff, Markus, 45721 Haltern; Erker, Rolf, 04451 Panitzsch; Hungerbühler, A., CH-8840 Einsiedeln; Loth, Klaus-Jürgen, 57635 Hasselbach;



Foto: Haslebner

***Zwangsstopp am Brenner:* Die beiden kürzlich von der Farge-Vegesacker-Eisenbahn (FVE) nach Italien verkauften MaK-Dieselloks wurden vom italiensichen Käufer nicht abgenommen. Die Loks sollen Frostschäden an den Motoren haben. Die Maschinen wurden nach Graz geschleppt, wo Vossloh einen Service-Stützpunkt unterhält.**

BAHNHÖFE IN DEUTSCHLAND

Bahn AG sucht Partner

● Bahnhöfe in Deutschland haben ein Durchschnittsalter von 85 Jahren. Viele sind für heutige Verhältnisse überdimensioniert, doch stehen sie oftmals unter Denkmalschutz. Weil die DB AG den enormen Unterhaltungaufwand nicht allein tragen kann, sucht sie nun die Mitwirkung von Ländern und Kommunen. Dazu hat sie 5800 Bahnhöfe und 2900 Empfangsgebäude betrachtet. Der Ist-Zustand und mögliche Modernisierungsvarianten wurden in 16 Broschüren zusammengetragen, die Anfang April in 14000 Exemplaren an die Bundesländer, Aufgabenträger und Gemeinden verschickt wurden. Ziel der Bahn ist die gemeinsame Erstellung eines umfangreichen Bahnhofsentwicklungsprogramms. Dazu strebt sie langfristige Rahmen- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Ländern an.



Foto: Schmidt

***Eine außergewöhnliche Fuhre* hatte 103 184 am 23. März 2003 in Hagen am Haken. Sie überführte einen VT 11.5-Triebkopf von Opladen nach Stendal, wo dessen Maschinenanlagen aufgearbeitet werden sollen. Der TEE VT 11.5 wird von der DB AG für rund drei Millionen Euro für den hochwertigen Nostalgiezugverkehr hergerichtet. DB-Museum will den Zug ab 2005 für eigene und Charterfahrten anbieten. Vorgestellt werden soll der rekonstruierte Zug zum Jahresende 2003.**

BELGIEN

Jubiläum

● Vor 50 Jahren wurde in Brüssel die Nord-Süd-Verbindung eingeweiht. Sie verband die Kopfbahnhöfe Brüssel Nord und Brüssel Gare du Midi. Die nur drei Kilometer lange Strecke spielt eine bedeutende Rolle im gesamten belgischen Eisenbahnetz und ist sechsgleisig ausgebaut. An der Strecke liegt auch der unterirdische Bahnhof Brüssel Centraal, den mehr als 140000 Reisende täglich nutzen. Vor dem Bau mussten die Fahrgäste die Strecke zwischen den beiden Kopfbahnhöfen zu Fuß, mit dem Taxi oder der Straßenbahn zurücklegen.



Foto: Schmidt

■ ***Das Ende der QJ** am Jingpeng-Pass (China) rückt näher. Durch zunehmende Streckenelektrifizierung freiwerdende Dieselloks sowie Lok-Neubauten läuten massiv das Ende der Dampftraktion im bevölkerungreichsten Staat der Erde ein.*

BAYERN

Probefahrten



Foto: Berndt

Ab dem Winterfahrplan sollen die Hercules-Dieselloks von Siemens auch in Deutschland heimisch werden.

● Auf der Allgäubahn fanden am 25. März 2003 die ersten Probefahrten für den künftigen Interregio-Ersatzverkehr von München nach Oberstdorf statt. 2016.025 der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB), Maschinen dieser Siemens-Baureihe sollen hier ab Dezember die Züge ziehen, schleppte eine von Bahn-Touristik angemietete Wagengarnitur zweimal von München nach Oberstdorf und zurück. Vormittags hatte sie sieben Wagen am Haken, nachmittags vier.

DB REGIO

Mehr Züge in Schwaben

● Neuer Fahrplan für die Mittelschwabenbahn: DB Regio kooperiert dabei mit der Bahnbetriebsgesellschaft Stauden mbH (BBG). So wird es morgens, abends und vor allem am Wochenende zwischen Mindelheim, Krumbach und Günzburg ein erweitertes Angebot geben. Während die DB AG mit Desiro-Tw VT 642 fährt, setzt die BBG einen ehemaligen 5081-Triebwagen (Lizenzbau des Uerdinger Schienenbusses) der ÖBB ein.

BAHNWELT AKTUELL



■ ***Für zwei Monate*** *wurde von EKO-Trans Eisenhüttenstadt die DE 300.02 der Vorwohle-Emmerthaler Verkehrsbetriebe GmbH Bodenwerder angemietet. Eine G 2000 der Locomotion Service GmbH (1001-034) wurde zurückgegeben. Am 14. April 2003 fährt die neue Lok mit DFG 80151 durch Eberswalde Hbf.*

Foto: Jürgens

TOP UND FLOP

TOP: Neue Bahnsteiganzeige



Die neuen Zugzielanzeigen an den Bahnsteigen, wie hier in Hagen, sind eine wirkliche Verbesserung. Sie sind gut lesbar und zeichnen sich durch ein unaufdringliches modernes Design aus.

FLOP: Was erwartet uns noch?

Der Personalabbau an den Fahrkartenschaltern trifft jetzt Express-Schalter. Jetzt müssen sich alle, die einfach nur in den nächsten Zug einsteigen wollen und nicht die komplizierte Suche nach der günstigsten Frühbucherverbindung in Anspruch nehmen möchten, doch in die wachsenden Schlangen einreihen. Die Begründung der Bahn für diese Maßnahme ist, dass es ausreichend Automaten für diese Kundschaft gäbe. Aber es ist nicht jedermanns Sache, mit Kreditkarten zu bezahlen, und häufig genug sind die Automaten leider auch defekt.

SCHWEIZ

Schöne Belohnung

● Die E2x2/2 196 „Mallet", prominente Lokomotive des Schweizer Bahnjubiläums 1997, die anschließend längere Zeit im Verkehrshaus Luzern ausgestellt war, darf wieder dampfen. Und zwar bei der Dampflokgruppe der Oensingen-Balsthal-Bahn als Lohn für die betriebsfähige Aufarbeitung des „Gnom", der ältesten Zahnrad-Dampflokomotive Europas aus dem Jahr 1871. Die erste große Ausfahrt mit der „Mallet" führte von Balsthal nach Luzern ins Verkehrhaus zur Umstellung diverser Museumsloks, unter anderem auch des „Gnom", der nun in jugendlicher Frische die Besucher des Museums erfreut.



Foto: Armin Schmutz

Der Extrazug wurde auf seiner Rückfahrt bei Littau in der Nähe Luzerns am 29. März 2003 abgelichtet.



Foto: Schatz

■ ***Der Verein Verkehrsfreunde Stuttgart*** *organisierte am 5. April 2003 einen Foto-GmP, der durch Oberschwaben fuhr. Die Fahrzeuge stellte die Hohenzollersche Landesbahn (HzL). Mit dem Sonderzug, der im Raum Mengen, Aulendorf, Bad Schussenried und Bad Wurzach verkehrte, wollte man die Tradition des Güterzuges mit Personenbeförderung in dieser Region noch einmal aufleben lassen.*

■ Mit der Dampflok *Ec4/5 11 der ehemaligen Solothurn-Münster-Bahn (SMB) und buntem Wagenmaterial eröffnete die Dampfbahn Bern mit einer Frühlingsfahrt von Bern nach Lyss und Murten die Dampfsaison 2003. Der Zug wurde im Wylerquartier in der Nähe Berns auf seiner Fahrt in Richtung Lyss am 23. März 2003 fotografiert.*



Foto: Armin Schmutz



Foto: Armin Schmutz

■ Am 8. März 2003 verkehrte ein Extrazug von SBB Historic von Olten nach Biel anlässlich der 10. Depotfilmnacht. Während die an der Spitze verkehrende Ae3/6 II 10439 und die dahinter eingereihte Diesellok Bm4/4 18451 als Ausstellungsobjekte nach Biel gebracht wurden, führte der ebenfalls mitfahrende vierteilige Pendelzug mit der Re4/4 I 10001 die Gäste vom Bahnhof Biel ins Depot. Auf dem Foto befindet sich der Zug bei Lengnau in Richtung Biel fahrend.

DB AG

Probleme in Echtzeit

● Im April kam es ziemlich dick für die Bahn: Bei einer Meinungsumfrage wurde sie mit überwältigendem Abstand zum unbeliebtesten Unternehmen der Republik gewählt. Mit einem Wert von minus 47 steht sie einsam am Ende der Tabelle und hat dabei auch die Telekom abgehängt. Spitzenreiter wie BMW und Henkel haben einen Wert von plus 88! Nachdem die DB AG auch schon die Marketing-Flops 2002 einheimste, pfeift den Verantwortlichen ein eisiger Wind ins Gesicht. Auch wenn die Bahn es nicht wahr haben will, so sind die neuen Tarife, neben den üblichen Verdächtigen wie etwa Unpünktlichkeit und Unfreundlichkeit, zu einem großen Teil Schuld an der verheerenden Außenwirkung. Die bekannte Stiftung Warentest nahm sich inzwischen auch der neuen Preise an und veröffentlichte Anfang April ihre Studie, die zu einem ähnlich schlechten Ergebnis kam wie mehrere Tests zuvor. Zwar zweifelte man am Potsdamer Platz an den Testmethoden, dennoch scheint sich langsam Einsicht beim Bahnvorstand über nötige Korrekturen zu entwickeln. Vorläufig will man die sinkenden Fahrgastzahlen mit Sonderangeboten auffangen. Außerdem sollen 220 Millionen Euro in ein verbessertes Reisenden-Informations-System (RIS) investiert werden. Das soll Fahrgästen die Möglichkleit geben, sich in Echtzeit über „die aktuelle Betriebslage" zu informieren. Damit werden jedoch nicht die Probleme am Schalter beseitigt, wo laut Stiftung Warentest zu viele teure Fahrkarten verkauft werden. Auch die Politik wird sich das nicht mehr lange ansehen können. Erste Gerüchte über eine nötige Verschiebung des für 2005 geplanten Börsengangs der DB AG wurden kolportiert und pflichtgemäß dementiert. Die Umwelt-Staatssekretärin Margareta Wulf, Mitglied des DB AG-Aufsichtsrats, lud zum Gespräch mit verschiedenen Umwelt- und Verkehrsverbänden. Dabei wurde die Wiedereinführung der alten Bahncard, eine Senkung der Stornogebühren und eine stärkere Ausrichtung am Normalfahrer und weniger am Frühbucher gefordert. Zu allem Überfluss ließ die Lokführergewerkschft GdL Tarifverhandlungen scheitern, nachdem mit anderen Gewerkschaften bereits Abschlüsse erreicht wurden. Streiks wurden vorläufig mit einer einstweiligen Verfügung verhindert, der Konflikt war bei Redaktionsschluß noch nicht beigelegt.

EIFEL

Arbeiten an der Eifelstrecke

● Die bundesweit für ihre schöne Streckenführung durch die Landschaft der Eifel bekannte Strecke zwischen Trier und dem Kölner Raum hat im vergangenen Winter unter dem außergewöhnlichen Hochwasser des Flusses Kyll gelitten. In dem Streckenabschnitt zwischen Trier-Ehrang und Kordel hatte das Hochwasser der unmittelbar neben der Strecke verlaufenden Kyll das Umfeld des Bahndammes beschädigt. Umfangreiche Stabilisierungsarbeiten mit schweren Spundwandträgern am Fuße des Bahndammes fanden bereits im Monat März statt und dauern laut Planung noch bis Ende Mai. Schwere Stahlprofile wurden hierbei entlang der Strecke zwischen Flussufer und Bahndamm in den Boden getrieben. Um den Verkehr auf der Strecke nicht weiter zu beeinträchtigen, wird nachts gearbeitet.



Foto: Danners

■ ÖBB I: *Als erste Maschine der Baureihe 1041 wurde Lok 1041.222 am 1. April 2003 ausgemustert. Als Organspende wurde einer ihrer Fahrmotoren in 1041.202 eingebaut, damit diese wieder fahren kann.*

BAHNWELT AKTUELL

ZEITREISE

Trauriger Zustand

Der durchgehende Betrieb auf der heutigen KBS 115 zwischen Braunschweig und Uelzen begann am 1. Dezember 1900. Von Braunschweig aus verläuft die Strecke nördlich zum Bahnhof Gifhorn und kreuzt dort die Verbindung von Berlin nach Hannover. Ab hier führt sie zielstrebig nach Norden und mündet im Bahnhof Wieren in die ehemalige Amerikalinie, um nach wenigen Kilometern Uelzen zu erreichen. Von den einstigen Heckenblitzen, gezogen von den Baureihen 03 oder 38 und später von BR 220, ist seit dem Ende der 80er-Jahre nichts mehr geblieben. Im Personenverkehr dominieren seit den 50er-Jahren bereits Triebwagen. Anfangs waren es die Uerdinger Baureihen 795 und 798, später gesellten sich 628.0 und 634 hinzu. Heutzutage setzt die DB AG Tw der Baureihe 628 ein. Der Güterverkehr beschränkt sich inzwischen auf wenige Industrieanschlüsse und wird von der Osthannoverschen Eisenbahn (OHE) abgewickelt. In der Nähe der Stadt Wittingen liegt der kleine Ort Knesebeck, der über einen Haltepunkt an der Strecke verfügt. Am Empfangsgebäude hat sich in den letzten Jahren nichts Wesentliches verändert, lediglich das Stellwerk wurde in den 40er-Jahren angebaut. Der Abort und die seitliche Laderampe des Güterschuppens wurden abgerissen. Nach der Umwandlung des Bahnhofs zur bloßen Haltestelle wurde das Empfangsgebäude an einen Privatmann verkauft, dessen Verantwortungsbewußtsein gegenüber dem Gebäude sich auf die Errichtung eines Bauzauns beschränkte.



Foto: Sammlung Lindloff

Der Bahnhof in Knesebeck vier Jahre, nachdem der Betrieb auf der Strecke von Braunschweig nach Uelzen aufgenommen wurde.

1904



Foto: Lindloff

Ziemlich heruntergekommen: Ein Bauzaun soll Vandalen zurückhalten, die dem alten Bahnhof vermutlich den Rest geben würden

2002

SACHSEN

Gründe zum Feiern



Foto: Schreier

Mit dem ersten Einsatz einer Dampflok im neuen Vereinsgelände wird an Zeiten, als die Krauss-Dampflok in Dresden-Klotzsche noch ihre Runden drehte, angeknüpft.

● Am Pfingstwochenende vom 7. bis 9. Juni 2003 feiert die Historische Feldbahn Dresden ihr 25-jähriges Bestehen. Das Jubiläum wird mit einer Festveranstaltung auf dem neuen Vereinsgelände in der Herrenleite bei Lohmen in der Sächsischen Schweiz begangen. Als besondere Attraktion kommt eine Dampflokomotive zum Einsatz. Zu Gast ist die Krauss-Feldbahndampflokomotive von Manfred Werner aus Löbau, die von den Einsätzen bei der Waldeisenbahn Muskau her bekannt ist. Die Historische Feldbahn Dresden will mit dieser Veranstaltung auch auf den abgeschlossenen Umzug aus Dresden-Klotzsche und die ersten Erfolge beim Neubeginn in der Herrenleite zurückblicken. So wird das im Aufbau befindliche Feldbahnmuseum eingeweiht, welches zukünftig jeden Samstag besichtigt werden kann. Fertiggestellt ist unter anderem eine 300 Quadratmeter große Museumshalle und ein Teil der neuen Gleisanlagen. Die Besucher sind zur Mitfahrt auf dem Feldbahndampfzug eingeladen. Zahlreiche Fahrzeuge werden vorgeführt und ein umfangreiches Rahmenprogramm sorgt für Unterhaltung.

DB AG

Umleitung

● Umfangreiche Weichenumbauarbeiten in Lindau-Aeschach vom 28. März bis 7. April 2003 führten zu starken Behinderungen des Verkehrs von Lindau nach Friedrichshafen und Hergatz. Für die Strecke von Lindau nach Wasserburg wurde Schienenersatzverkehr eingerichtet. Das Intercity-Zugpaar 2014/2015 Lindau – Dortmund fuhr nur bis Friedrichshafen, wo Reisende nach Lindau in Busse umsteigen mussten. Auch die Fahrgäste auf der Relation von Augsbug nach Lindau mussten in Kißleg in den Bus umsteigen. Züge von München nach Zürich verkehrten, mit großen Verspätungen, auf gewohntem Gleis. Eine Umleitung nutzten auch die Güterzüge von Kornwestheim nach Wolfurt.



Foto: Hruza

Auch das Autozugpaar 1419/1418 von Düsseldorf/Köln ans Bodenseeufer musste während der Bauarbeiten von Ulm über Memmingen und Kißlegg umgeleitet werden.



Foto: Heilmann

■ ***ÖBB II: Derzeit sind nur noch*** *die Salzburger Loks 1010.002, 003 und 010 im Bestand der ÖBB. Sie sind jedoch nur noch Reserveloks. Im März wurden die Lokomotiven 1010.004, 015 und 013 ausgemustert. Die Österreichische Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (ÖGEG) hat bereits Interesse an den drei Maschinen bekundet.*



Neptun, Karlex, Vindobona

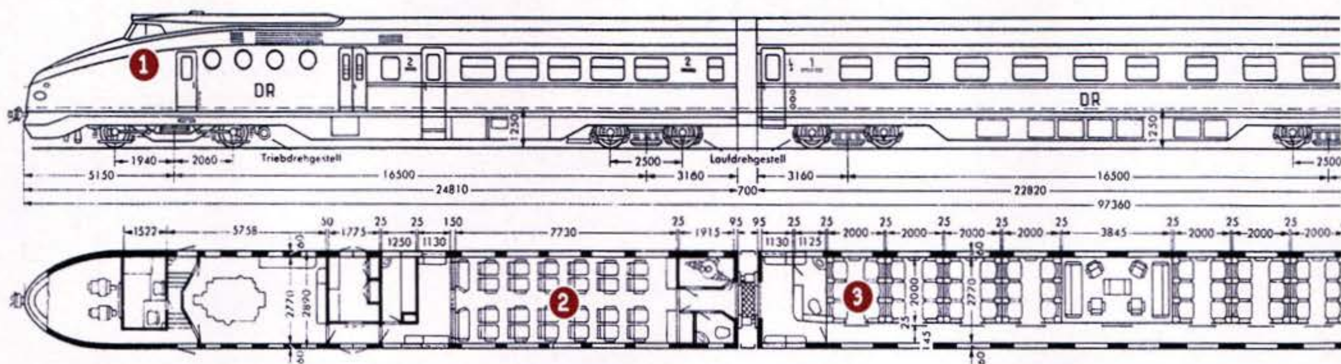
Als in den 50er-Jahren der Verkehr ins Ausland zunahm, benötigte die DR einen neuen Schnelltriebwagen. Er wurde 1963 vorgestellt. Nun ging die letzte Einheit außer Betrieb. →

Leipzig Hbf im Juli 1981: Soeben traf Ex 67 „Karlex" aus Berlin ein. Nach nur fünf Minuten Wendezeit ging es weiter nach Plauen.



Hier wartet 175 011 ex VT 18.16.06 als Verstärkung in Adorf auf den Stammzug. Die Zeit wurde auch zum Auftanken genutzt.

Fotos (2): R. Heinrich





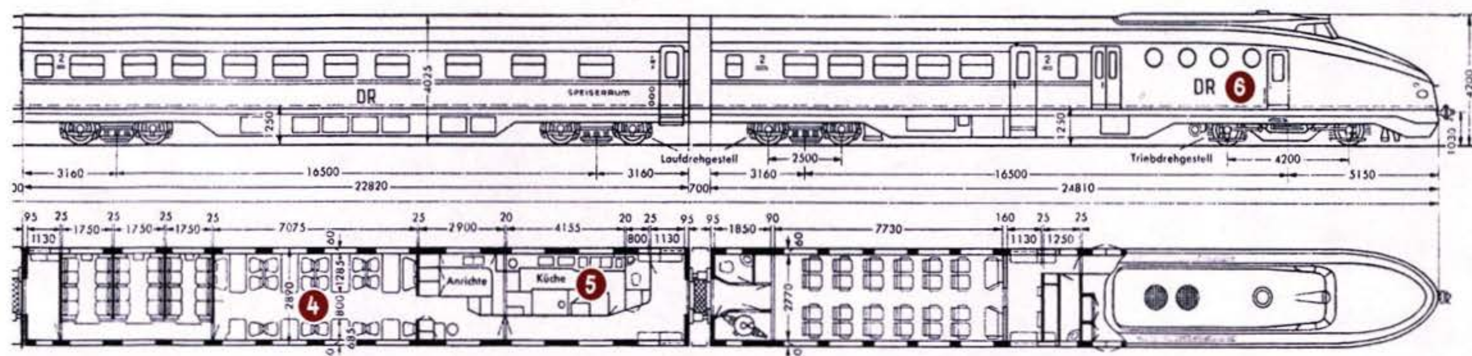
1 Die aufgesetzte Führerstandskanzel von VT 18.16.02, wie sie der Lokführer sah.



2 Internationalem Standard entsprachen die Großraumbereiche in den Endwagen.



3 Die Mittelwagen wurden mit bequemen A teilen der 1. (Bild) und 2. Klasse ausgest





4 Der Restaurantbereich des Triebzuges bot Platz für 23 Gäste.



Die Küche verfügte unter anderem über eine Geschirrspülmaschine. **5**



6 Das Triebgestell: 1000 PS und die Hilfsbetriebe wollten auf zwei Achsen untergebracht sein.

Fotos und Skizze: Werksarchiv Bombardier Görlitz

Große Pläne waren in den 60er-Jahren der Deutschen Reichsbahn zugedacht. Planungen sahen die Herrichtung mehrerer für 160 km/h befahrbarer und elektrifizierter Magistralen vor. Auch ein moderner Expresszug für den internationalen Verkehr wurde benötigt. Die DR meldete 1957 einen Bedarf von 15 Zügen an. Modernste Grundsätze der Fahrzeugtechnik, hoher Komfort, Fährtauglichkeit und 160 km/h Höchstgeschwindigkeit waren einige zu erfüllende Punkte. Der erste Zug sollte bis 31. Dezember 1960, die Serienfahrzeuge bis 1965 geliefert werden.

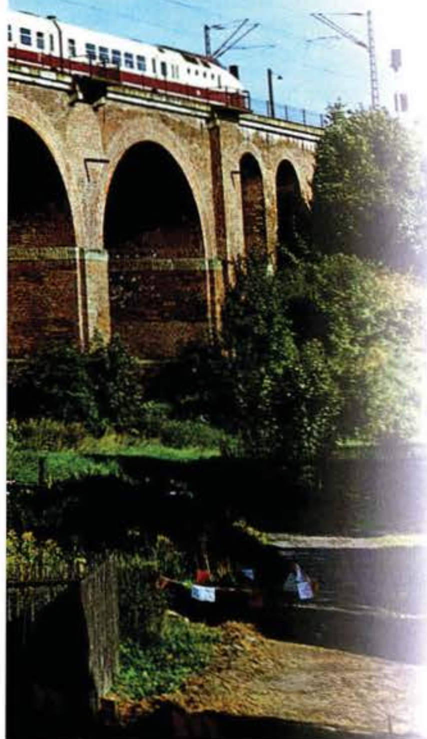
Den Fertigungsauftrag erhielt der Görlitzer Waggonbau. Der volkseigene Betrieb (VEB) war der Nachfolger der WUMAG, jener Firma von Weltruf, die gut 30 Jahre zuvor den „Fliegenden Hamburger" und andere Schnelltriebwagen der DRG entwickelt und gebaut hatte. Bei der Realisierung des bestellten Zuges kam es alsbald zu Beschaffungsproblemen. Zum einen mussten die Getriebe von Voith importiert werden. Zum anderen erfolgten zur selben Zeit Projektierung und Bau der V180 mit zum Teil identischen Maschinenanlagen, so dass auch dort die selben Materialengpässe auftraten.

Anfang 1963 wurde der erste Zug fertiggestellt und im Werk sowie auf DR-Gleisen gründlich getestet. Im März 1963 präsentierte man ihn der Öffentlichkeit auf der Leipziger Frühjahrsmesse. Erst nach dem kompletten Erprobungsprogramm gab die DR grünes Licht für den Bau weiterer Züge. Der Prototyp wurde im Oktober 1963 von der DR übernommen.

Im Sommerfahrplan 1964 fuhr der SVT erstmals international, auf der Route nach Kopenhagen als „Neptun". Dabei wurde der SVT auf dem ebenfalls neuen Fährschiff „Warnemünde" nach Gedser trajektiert.

Der VT 18.16 sollte Start einer ganzen SVT-Familie sein

Die Einsätze mit dem Prototypzug bestätigten im Großen und Ganzen das Fahrzeugkonzept und den Weiterbau der Serie. Der Radstand der Triebdrehgestelle wurde von 4,20 Metern auf 4,0 Meter korrigiert. Anstelle von Schiebetüren wurden künftig Schwenktüren eingebaut. Die Motorleistung stieg von 2 x 900 auf 2 x 1000 PS. Die Motoren waren austauschbar mit jenen der V180, weitere Teile der Maschinen mit denen der V100 und V60. Zuschnitt und Ausstattung der Fahrgasträume waren dem Einsatzzweck entspre- →



Bis Plauen fuhr der „Karlex" in Doppeltraktion. Hier donnern 175011/012 und 175 005/006 über den Viadukt bei Steinpleis.

Foto: R. Heinrich



Foto: H. Götze

Als „Berlinaren" wurde der SVT von Saßnitz nach Trelleborg trajektiert. Das Foto entstand im Juni 1968 auf dem Fährschiff „Skåne".

chend und wurden bei den Serienfahrzeugen beibehalten. So gab es erstmals bei einem DR-Fahrzeug einen Großraumbereich. Die eingebauten Doppelsitze ließen sich drehen.

Ein im Mai 1964 fertiggestellter Erzeugnispass des VEB Waggonbau verriet, dass die maximale Radsatzlast mit 21,8 Tonnen - mit allen Vorräten und voll besetzt - für die DR viel zu hoch war. Nach konstruktiven Änderungen erreichte man schließlich das Limit von 20 Tonnen.

Dasselbe Dokument gibt Auskunft über die Entwicklungsarbeiten, die in den kommenden Jahren zu verfolgen seien: „1966: Klimaanlage und Leichtbaustoff noch nicht vorgesehen, Neukonstruktion bis 1966 noch nicht abgeschlossen, Gewichtserleichterung bei vorhandener Konstruktion nur in geringem Maße möglich, rund 0,2 t/m, Motor 2 x 1000 PS, Nebenleistung 200 PS, 4-teilig, Gewicht 204 t. 1968: Klimaanlage und verstärkter Einsatz von Leichtbaustoffen, Gewichtsverminderung rund 0,4 t/m, Motor 2 x 1000 PS, Nebenleistung 300 PS (Hilfsdiesel), v = 180 km/h, 4-teilig, Gewicht 185 t. 1970: Ab 1970 muß die Anwendung der intensiven Leichtbauweise mittels Leichtbaustoffen voll wirksam werden. Motorleistung 2 x 1200 PS, Klimaanlage in Leichtbauweise, v = 200 km/h." Das waren sehr ehrgeizige, aber durchaus realisierbare Ziele. Der Erzeugnispass hielt auch Sorgen der Görlitzer Waggonbauer fest. Zulieferteile aus der DDR waren teurer als auf dem Weltmarkt, was den Fahrzeugpreis in die Höhe trieb. Vom staatlichen Außenhandel wurden Preisvergleiche aus dem kapitalistischen Ausland für erfolgreiche Exportverhandlungen angefordert. Kritisiert wurde der Außenhandel-Bezugspreis für die Voith-Getriebe: Er lag 20 Prozent über dem Angebot des Herstellers!

Seit 1964 war der VT 18.16 im internationalen Einsatz

Im Jahre 1965 kam VT 18.16.02 zur Deutschen Reichsbahn. In ihn flossen schon maßgebliche Änderungen ein. Von 1966 bis 1968 wurden je zwei Triebzüge ausgeliefert. Dazu kamen zwei Reservemaschinenwagen und sechs Mittelwagen. Ab VT18.16.03 konnten somit fünf- und sechsteilige Einheiten gebildet werden, wobei bei letzteren die zulässige Geschwindigkeit auf 140 km/h festgesetzt wurde. Bei acht Einheiten plus Reservewagen endete die SVT-Produktion. Einsatzstelle aller Triebzüge war Berlin-Karlshorst. Weil die Züge alle abends von ihren Einsät-

Im Juni 1980 ziehen 175 005/006 in voller Fahrt durch den Haltepunkt Jocketa bei Plauen.

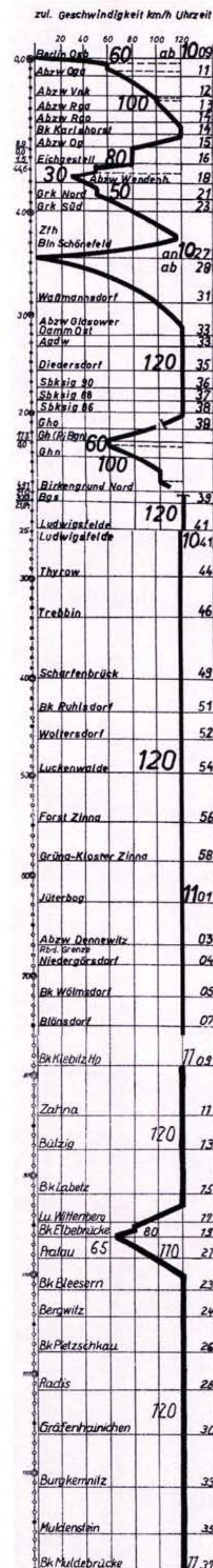
zen zurückkehrten und morgens wieder starteten, mussten sämtliche Arbeiten im Bw über Nacht ausgeführt werden. Große Instandhaltungsstufen erfolgten im Raw Wittenberge.

Die DR peilte weitere Expresszugrelationen an und gab am 15. Oktober 1968 eine Bestellung über 13 neue Triebzüge ab. Diesmal sollte der SVT 20.16 mit Option für 200 km/h gebaut und von 1971 bis 1975 ausgeliefert werden. Auch die polnischen Staatsbahnen PKP hatten 1972 die Absicht, mehrere Einheiten zu ordern. Doch daraus wurde nichts: Der vereinigte Schienenfahrzeugbau der DDR und somit auch die hochqualifizierte Görlitzer Werkstätte hatten nun vorrangig für den Export in die UdSSR zu produzieren.


Foto: H. Götze

Nur zwei Fahrplanperioden währte der Einsatz als „Berlinaren". Hier wartet VT 18.16.08 im Frühjahr 1969 in Malmö Central auf die Fahrt nach Berlin.

Fahrschaubild „Karlex"



SVT „Görlitz" im Modell

H0: Als der SVT 175 von Kato im Jahre 1999 zum Modell des Jahres gewählt wurde, war die vierteilige Grundeinheit der Epoche-IV-Variante bereits ausverkauft. Jürgen Hauser von der Firma Noch, bei der Kato-Erzeugnisse in Deutschland vertrieben werden, macht momentan wenig Hoffnung auf eine Neuauflage. In H0 sind gegenwärtig die Epoche-III-Ausführung mit passender zweiteiliger Ergänzung, der SVT Streckenelektrifizierung (Thälmann-Zug) und die zweiteilige Ergänzungseinheit zum Epoche-IV-Modell zu haben. Beide gibt es auch digital und mit Sound. Fachhändler haben die Möglichkeit, durch eine Aktion bei Noch den analogen VT 18.16 in den kommenden Monaten zu günstigen Preisen anzubieten. Für H0-Wechselstrombahner ist zur Zeit nur die Epoche-V-Variante der DB AG erhältlich.

TT: Noch bei Noch angekündigt, wird der SVT 175 nun bei Tillig im Maßstab 1:120 entwickelt. Mit Bau und Auslieferung ist dieses Jahr aber nicht mehr zu rechnen.

N: In Nürnberg wurde verheißungsvoll ein SVT im Maßstab 1:160 angekündigt. Er soll bis zum Jahresende in die Läden kommen, alle Ausführungen werden zur selben Zeit verfügbar sein. Auch in N wird der Kato-Zug von Noch vertrieben.



Foto: R. Heinrich

Im Fahrplan 1966/67 ging der Görlitzer SVT erstmals auf Fahrt nach Wien. „Vindobona" hieß diese Verbindung, die zum Sommerfahrplan 1957 zwischen der DDR, der ČSR und Österreich vereinbart wurde. In Zeiten des Kalten Krieges und der Nichtanerkennung der DDR durch den Westen war die Einrichtung dieses Zuglaufes ein bemerkenswerter Schritt. Um in etwa gleiche Aufwendungen zu haben, vereinbarten ÖBB, ČSD und DR die wechselweise Gestellung von Zuggarnituren. Mit Hinblick auch auf diese Verbindung wurde übrigens der Entwicklungsauftrag für den VT 18.16 vergeben.

Mit 737 Kilometern war „Vindobona" die längste von den SVT befahrene Relation. Sie führte durch drei Länder, zwölf Stunden benötigten die Einheiten pro Richtung. Für die Gestellung des Zug- und Speisewagenpersonals galten besondere Regeln. Vier Brigaden waren für die Bewirtschaftung des Mitropawagens zuständig, Speisen und Ausstattungsgegenstände wurden zum Teil gesondert beschafft. Der im Berliner Ostbahnhof bereitgestellte Zug wurde durch den Leiter der SVT-Einsatzstelle Karlshorst persönlich abgenommen. Reichsbahn und Mitropa achteten peinlich auf die Einhaltung der hohen Qualitätsstandards. Nach einem ČSD-Intermezzo von 1969 bis 1972 fuhr der „Vindobona" schließlich bis 1979 mit SVT 175.

Die Fahrzeiten lagen so, dass in Berlin Anschluss von den aus Skandinavien kommenden Nachtzügen bestand. Die Durchreise durch die →


Foto: R. Heinrich

Der Beweis: Die BR 175 fuhr mit Kohle! Dieses skurrile Foto entstand im Bw Leipzig-Engelsdorf im Juli 1981.

DDR war zwar visumpflichtig, aber deutlich preiswerter als die Fahrt durch die Bundesrepublik - ein gutes Devisengeschäft. Gleiches galt für Tagesreisende zwischen Prag und Wien. In Wien wiederum sollte ein Nachtreisezug nach Italien erreicht werden. Aus dem Jahr des Prager Frühlings 1968 ist überliefert, dass eine zweite Einheit speziell für Westberliner reserviert war, die auf DDR-Gebiet nicht verlassen werden durfte - eine skurrile Mischung aus dem Wunsch nach Devisen und der Protokollsucht der DDR-Behörden.

Zwar durfte der Stolz der Reichsbahn als Werbeobjekt herhalten. So erschien er beispielsweise als Grafik auf der Kursbuch-Titelseite des Sommerfahrplans 1968. Im Kursbuch jedoch, in den Fahrplantabellen, waren weder der „Vindobona" noch der „Neptun" zu finden!

„Neptun" und „Vindobona" gab es lange nicht im DR-Kursbuch

Ende Mai 1968 ging der SVT als „Berlinaren" auf die Fahrt von Berlin nach Malmö. Heinz Götze fuhr den „Berlinaren" in dessen erster Fahrplanperiode: „Drei Züge wurden umgerüstet, mussten mit Fremdstrom versorgt und beheizt werden

Foto: R. Heinrich

Garten mit Expresszug-Anschluss: Der "Karlex" fährt im August 1981 durch Jößnitz.

Foto: Sammlung P. Haslebner

175 007 als „Vindobona" im November 1977 in Česke Velenice. Das ČSSR-Grenzpersonal stieg bereits in Tabor zu, dennoch stand der Zug an der Grenze bis zu 40 Minuten.

können. Auch musste die Bedienung der Bremsen vom Schiff aus gesichert werden." Trotz vorgebrachter ökonomischer Bedenken bestand die DR auf dem Einsatz des SVT, buchstäblich um jeden Preis. „Um 1968 wurde der Fernsehturm in Berlin gebaut, die Aufzugmonteure kamen aus Schweden. Da war der Zug ganz gut ausgelastet. Interessant war die Begegnung mit dem Lotsen der SJ: Ein Mann in Zivil meldete sich bei uns, steckte sich das SJ-Emblem ans Hemd, und gut war's!", berichtet Heinz Götze.

Im Juni 1969 kam der „Karlex" Berlin – Leipzig – Karlovy Vary (Karlsbad) als weitere internationale Verbindung hinzu. Kurreisende waren es, die mit diesem Zug eine entspannte An- und Abreise bekamen. Nach dem Ende der Skandinavieneinsätze 1972 wurde auch „Karola" Leipzig – Karlovy Vary als SVT gefahren. „Karlex" und „Karola" teilten sich dabei die Umläufe.

Auch ein trauriges Kapitel ist mit den Einsätzen als „Karlex" und „Karola" verbunden. Im Januar 1971 entgleiste der „Karlex" zwischen Raun und Elster nach einem Schienenbruch bei minus 19 Grad und blieb schräg auf einer Böschung liegen. Zwar konnte er geborgen werden, doch war die Strecke in die ČSSR drei Tage gesperrt. Noch schlimmer erwischte es am 30. Oktober 1972 „Karola" auf der Fahrt von Leipzig nach Karlovy Vary. Bei sehr dichtem Nebel übersah der Lokführer das Halt zeigende Ausfahrtsignal des Bahnhofs Schweinsburg-Culten südlich von Crimmitschau und stieß bei etwa 100 km/h mit dem aus Aue kommenden D 273 nach Berlin zusammen. Die Strecke hatte damals nur ein Gleis und keine Indusi. Neben 25 Toten und 70 Verletzten war der Totalverlust des Triebkopfes 175 004 und zweier Mittelwagen zu beklagen.

Der „Karlex" wurde nach dem Ende der „Vindobona"-Einsätze aus zwei Einheiten gebildet, von denen eine bis Plauen und später bis Adorf als Verstärkung mitfuhr. Mit dem „Karola" waren von Leipzig aus Tagesausflüge nach Karlovy Vary möglich, wovon viele Arbeitsbrigaden regen Gebrauch machten. Die DR akzeptierte aber in den SVT nur den vollen Fahrpreis. Ermäßigungen, zum Beispiel →

Hauptlokführer Heinz Götze

Foto: R. Heinrich

Ein verdienstvoller Mensch hinter den Kulissen ist Hauptlokführer Heinz Götze. Geboren 1929 im vogtländischen Auerbach, begann er 1944 eine Lehre als Lokjunghelfer im Bw Zwickau. Im April 1945 entkam er nur knapp einem Luftangriff. Nach seinem Abschluss als Lokschlosser 1948 reparierte er Dampfloks der sowjetischen Lokomotivkolonnen. Im Februar 1950 Lokführer geworden, fuhr er im Transitdienst der Lokkolonne 7. Ab 1955 fuhr Brigadelokführer Heinz Götze auf der 03 098 des Bw Ostbahnhof und legte 1956 die Hauptlokführerprüfung ab. Es folgten Jahre auf der 03, 62 und 65, ehe Heinz Götze 1962/63 nach Feierabend für den Abschluss als „Maschinenwärter für Verbrennungsmotore" paukte. Am 20. März 1963 kam V 180 005 zum Bw Karlshorst, die Heinz Götze 1965 übernahm. Seit 1964 gehörten die SVT „Görlitz" zum Bw Karlshorst, Anfang 1968 wurde Götze Triebwagenführer. Ab Mai 1968 fuhr der „Berlinaren" mit dem VT 18.16, Heinz Götze wurde „Berlinaren"-Dienstplangemeinschaftsleiter. Als im Juni 1969 der „Karlex" als Schnelltriebwagenverbindung dazukam, fuhr der Hauptlokführer nach 20 Jahren wieder durch seine vogtländische Heimat, die er als Lehrling verließ. Ab Mitte Mai 1972 gehörten mit „Karola" Leipzig – Karlovy Vary 16 Triebwagenführer zur Karlex-/Karola-Dienstplangemeinschaft. Heinz Götze blieb deren Leiter bis zum 24. September 1981. Er fuhr den letzten „Karola"-Zug nach Karlovy Vary und den „Karlex" zurück nach Berlin. 1985 übernahm der nunmehr 56-Jährige den Jugendclubzug „Ernst Thälmann". Die Wende machte es möglich, dass Heinz Götze den VT 11.5 der DB fuhr: Er überführte ihn aus Italien und steuerte ihn als Intercity „Max Liebermann" Berlin – Hamburg. Zufall oder nicht: Am 30. September 1990 fuhr dieser Zug letztmals als VT 11.5, Heinz Götze brachte ihn vom Ostbahnhof ins Bw Rummelsburg. Tags darauf nahm er, 61 Jahre alt, eine Vorruhestandsregelung an. Der Hauptlokführer im Ruhestand engagiert sich heute in der GDL und lebt in Berlin-Karlshorst.


Foto: H. Bösherz

Ralf Ritter, Leiter der BSW-Gruppe VT 18.16: „Unser Engagement und Geld von der DB könnte den Zug erhalten."



für Rentner und Gruppen, galten in diesen Zügen lange Zeit nicht.

Der Abschied aus dem internationalen Expresszugverkehr geschah auf Raten. Nach dem „Berlinaren" 1970 entfiel der „Neptun" ein Jahr darauf. Mit dem Sommerfahrplan 1979 kam das Ende als „Vindobona". Hier waren es vor allem die ÖBB, die auf die Umstellung drängten. Geeignete Triebwagen waren nicht vorhanden, und sie wollten auch die Ausgleichszahlungen an die DR nicht mehr leisten. Zwei Jahre länger fuhren „Karlex" und „Karola" als Triebzug. Heinz Götze, der seit 1969 beide Züge fuhr, erinnert sich: „Zwar war es anstrengend, wenn wir den Zug in Karlovy Vary oder in Leipzig nachts reparieren mussten. Dafür entschädigte aber die Fahrt über die Elstertalbahn. Als es zu Ende ging, stand auf fast jedem Brückenpfeiler ein Fotograf!" Im September 1981 wurden auch „Karlex" und „Karola" lokbespannte Schnellzüge. Damit endete nach 17 Jahren der internationale Planeinsatz der Görlitzer SVT.



Foto: R. Heinrich

Der vormalige „Thälmann"-Zug steht heute als Gaststätte im Solaris-Gewerbepark in Chemntz.

Die Zeit für die teuren Triebzüge war vorbei in den 80er-Jahren

Ihr Gnadenbrot verdienten sie sich als Schnelltriebzug zwischen Bautzen und Berlin, bei Messesonderfahrten und Fahrten von Reisebüros. Eine gewisse Berühmtheit erlangte 175 005/006 (ex VT 18.16.03). Der vierteilige Zug wurde zum rollenden Jugendclub für das Projekt Streckenelektrifizierung umgebaut und war zwischen 1985 und 1991 im Einsatz. Danach erwarb ihn die Firma Solaris, die ihn zeitweilig an ihren Stammsitz nach Stuttgart überführte. Heute steht der Zug in Chemnitz.

Im Jahre 1991 wurden zwei Mittel- und ein Maschinenwagen des VT 18.16.07, der Reservetriebkopf VT 18.16.10 und der Reserve-Mittelwagen VM 18.16.05e als betriebsfähiger Traditionszug der DR aufgearbeitet. Der Mittelwagen 06e kam als Gesellschaftswagen dazu. Den hatte zwar kein Originalzug, doch machte das die Garnitur für zahlreiche Charterfahrten besonders attraktiv. Seit 1995 fuhr er mit der alten Fahrzeuganschrift VT 18.16. Bei diesen zahlreichen Sonderfahrten war er bei Fahrgästen beliebt und bei Fotografen begehrt, auch viele Altbundesbürger lernten den Zug kennen und schätzen.

Am 12. April 2003 ist die Hauptuntersuchungsfrist abgelaufen. Mehrere Abschiedsfahrten führten den Zug auf seine alten Einsatzstrecken. Obwohl Zusatzfahrten eingeschoben wurden, war der SVT immer schnell ausgebucht. Auf der „Karlex"-Abschiedsfahrt herrschte Volksfeststimmung an der Strecke, und die Bahnsteige in Plauen oberer Bahnhof waren fest in der Hand der Fotofans.

Bernd Leipert war nebst Familie auf der „Neptun/Berlinaren"-Abschiedstour nach Warnemünde und



Im September 1981 wurden nach Ende der internationalen Einsätze alle Einheiten in Berlin-Karlshorst abgestellt.

Foto: R. Heinrich



Foto: BSW-Gruppe VT 18.16

Die Abschiedsfahrten ließen keine Wünsche offen, auch an Begleitmaterial dachte das BSW-Team.



Noch nicht fertig gegen nicht mehr betriebsfähig: Der DB-Museumszug fährt durch den Lehrter Bahnhof in Berlin.

Foto: H. Bösherz

Malmö dabei: „Ich bin 1972 mit dem 'Vindobona' bis nach Tabor gefahren. Das war der letzte Ort, den man als DDR-Fahrgast erreichen konnte." Wie er nutzten viele frühere Reisende noch einmal die möglicherweise letzte Gelegenheit. Denn die Zukunft des DR-Paradezuges steht in den Sternen.

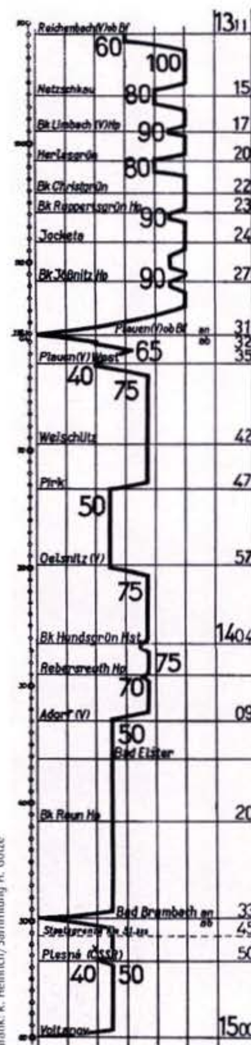
Das DB-Museum Nürnberg will den Zug erst einmal in Berlin abstellen und ihn langfristig als Museumszug herrichten. Momentan fehlen in Berlin die Örtlichkeiten. Die Freizeitgruppe VT 18.16 im Bahnsozialwerk, die sich im Frühjahr 1993 bildete, hat Jahre der Tatkraft in den Erhalt des Triebzuges gesteckt und organisierte die Abschiedsfahrten. „Neben den Enthusiasten der ersten Stunde fanden nach mancher Fahrt Interessenten den Weg zu uns. Unsere Idee ist, dass wir vom DB-Museum ein Kontingent bekommen, um Material zu besorgen. Auf ein solches Zeichen warten wir", sagt Ralf Ritter, der Leiter der BSW-Gruppe. „Unser Engagement ist ja da!"

Große Pläne hatte die DR anfangs der 60er-Jahre. Große Pläne hat heute auch die DB. Sollte ein kaltgestellter VT 18.16 wirklich deren letztes Wort zu diesem herausragenden DR-Fahrzeug sein? *Henning Bösherz*

Übersicht über Bau und Verbleib VT18.16 / BR175

Betriebsnummer bei Auslieferung	ab 1970*	Baujahr	Verbleib
VT18.16.01	175001/002	1962	1978 abgestellt, 1986 zerlegt
VT18.16.02	175003/004	1965	1972 Unfall, 004 1973 zerlegt, 003 1982 abgestellt, heute in Chemnitz-Hilbersdorf abgestellt
VT18.16.03	175005/006	1966	1985/91 Thälmann-Zug, ab 1991 Solaris, heute in Chemnitz-Kappel (Gewerbepark Solaris) ausgestellt
VT18.16.04	175007/008	1966	1982 ausgebrannt, 1990 zerlegt
VT18.16.05	175009/010	1967	1983 abgestellt, 1993 zerlegt
VT18.16.06	175011/012	1967	1990 zerlegt
VT18.16.07	175013/014	1968	013 1991 abgestellt, 014 DB-Museumszug
VT18.16.08	175015/016	1968	1991 bis 2000 Berlin Wriezener Bf, heute in Berlin-Lichtenberg abgestellt
VT18.16.09 (Reservetriebkopf)	175017	1967	ab 1973 175004 II, 1991 abgestellt, heute mit 175003 in Chemnitz-Hilbersdorf abgestellt
VT18.16.10 (Reservetriebkopf)	175019	1968	DB-Museumszug

* Triebköpfe; die Mittelwagen erhielten 1970 die BR-Bezeichnung 175.3/4, die Reserve-Mittelwagen 175.5.



Grafik: R. Heinrich/Sammlung H. Götze



Neben dem eigens konstruierten Bergbahnwagen werden Personen in diesem Waggon auf der Güterbühne befördert.

Neubeginn mit 80 Jahren



Im Januar 2003 ist 641 020 beim Dörfchen Sitzendorf unterwegs.

Die Oberweißbacher Bergbahn feiert Ende Mai ihr 80-jähriges Bestehen. Gemeinsam mit der Schwarzatalbahn bildet sie seit Dezember 2002 die DB-Tochter OBS.

Ohne die Bergbahn hätte die Kursbuchstrecke 562 Rottenbach – Katzhütte, besser bekannt als Schwarzatalbahn, wohl keine Überlebenschance gehabt. Jahrelanger Busersatzverkehr war unumgänglich wegen durchzuführender Sanierungsarbeiten, trug aber nicht zur Beruhigung von Fahrgästen und Freunden dieser Bahn bei. Die Chance lag in einer Kombination der touristisch attraktiven Oberweißbacher Bergbahn mit einem rationellen Betrieb auf der Schwarzatalbahn. Am 15. Dezember 2002 wurde die „Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn" OBS gegründet. Im Rahmen der Mittelstandsoffensive der DB AG ist die OBS zwar eine 100-prozentige Tochter der Bahn, agiert aber weitgehend selbstständig und trifft die wichtigsten Entscheidungen vor Ort.

Michael Göttermann ist Triegwagenführer auf der Schwarzatalbahn und lädt mich zur Mitfahrt in den Führerstand ein. „Mein Chef hat nichts dagegen. Schließlich setzt die OBS auf Touristen, und ein großer Teil davon sind Eisenbahnfans!" Er fährt fort: „Den Zugbegleiter erledige ich gleich mit, wenn Zeit ist. Und jedes Mal bei der DB anzurufen, einen Fahrplan zu bestellen und Trassengebühren zu bezahlen, nur um zu tanken, ist der OBS zu teuer. Deshalb gibt es im Endbahnhof Katzhütte eine eigene Tankstelle." Die besteht - ebenfalls voll auf die regionalen Ansprüche zugeschnitten - aus einem äußerlich unscheinbaren Container, der Tank und Zapfsäule enthält.

„Der 641 schleudert manchmal schnell", urteilt der Triebwagenführer über sein neues Fahrzeug. „Das ist mit 55 Tonnen halt etwas leicht für die Strecke ins Schwarzatal hinaus." Ansonsten aber ist er zufrieden damit. Kinderkrankheiten gibt es wie bei jedem neuen Fahrzeug auch beim 641. So lässt sich die gläserne Kabinentür nicht arretieren und schlägt in jeder Kurve unsanft gegen die Seitenverkleidung. Oder das GPS (Global Positioning System), das satellitengestützte Ortungssystem, das die automatische Stationsansage steuert und in dem engen Tal einige Probleme hat: Häufig wird der falsche Bahnhof angekündigt.

Zwei Triebwagen der BR 641 pendeln im Stundentakt zwischen Katzhütte und Rotten-

bach. Sie bilden den Grundstock der OBS. Etwas wenig, meint Göttermann, aber er kennt die Absprachen mit der DB nicht genau. Hinzu kommen die vorbildlich rekonstruierten Fahrzeuge auf der Bergbahnstrecke Obstfelderschmiede – Lichtenhain und auf der elektrifizierten Flachbahn nach Cursdorf. Zwar dominieren DB-Rot und DB-Logo, doch hat die OBS auch ein eigenes Logo und eigene Tarife. Außerdem wird viel →



Service: Bahn- und Buslinien sind auf einem Fahrschein der OBS.

Im wunderschönen August 1991 fährt Tw 497 auf der Flachstrecke seinem Ziel entgegen. Heutzutage ist dieses Motiv wieder möglich.



Der Führerstand der neuen 641. Zwei Fahrzeuge dieses Typs fahren seit Dezember 2002 stündlich durch das Schwarzatal.

Bergbahnfest 2003: Donnerstag, 29. Mai, bis Sonntag, 1. Juni

An allen Tagen:

- Fahrten mit der Bergbahn und auf der Schwarzatalbahn
- Führungen im Maschinenhaus der Bergstation Lichtenhain
- Fahrbetrieb und Ausstellung bei der Lichtenhainer Waldeisenbahn (Industrie-, Feld- und Grubenbahnen)
- Modellbahnausstellung in der PVG-Halle in Obstfelderschmiede
- Eisenbahnausstellungen in Lichtenhain, Obstfelderschmiede, Schwarzburg und Katzhütte
- Donnerstag, 29. Mai: Spaß zur Himmelfahrt, Kirmes in Obstfelderschmiede
- Freitag, 30. Mai: Jugendtag
- Sonnabend, 31. Mai: Zunftstraße am Bahnhof Lichtenhain, Kinderfest, Festzelt, 11 Uhr Festakt im Festzelt Lichtenhain, ganztags Dampflokfahrten mit 941292 auf der Schwarzatalbahn
- Sonntag, 1. Juni: Zunftstraße am Bahnhof Lichtenhain, ca. 10 Uhr Aufsetzen und Transport eines Güterwagens auf der Bergbahn
- Nähere Informationen: www.lichtenhain.de oder www.oberweissbacher-bergbahn.com

Werbung in der Region gemacht, gemeinsam mit der Fremdenverkehrsbranche.

Wir erreichen Sitzendorf-Unterweißbach, den derzeit einzigen Kreuzungsbahnhof auf der Strecke. Das soll sich bald ändern. Auch Mellenbach-Glasbach wird Ende 2003 hergerichtet sein. Dann können auch wieder Sonderzüge ins Schwarzatal kommen. Der schöne Wasserturm in Sitzendorf-Unterweißbach steht noch, aber sonst wurde viel umgebaut. Der Bahnhof verfügt jetzt über Rückfallweichen, Stellwerkspersonal benötigt die OBS nicht mehr.

Michael Göttermann sieht gute Perspektiven bei der OBS. Der Verkehrsvertrag mit dem Freistaat Thüringen läuft über 20 Jahre. Vor der Betriebsaufnahme musste die Strecke gründlich überholt werden. In das Tal, in dem einst die DR-Neubaudampflokbaureihe 83 und sogar ein Schnellzug von Dresden nach Katzhütte fuhren, kehrten Baumaschinen ein. Es wurden fast 19 Kilometer Gleise erneuert sowie Durchlässe, Brücken und Stützmauern instandgesetzt. Einige Bahnübergänge wurden so modernisiert, dass sie der Triebfahrzeugführer per Infrarotpistole zuschalten kann. Man nahm sich auch gleich die Bergbahnstrecke und deren Fahrzeuge vor. Antrieb, Steuerung, Zugseil, Streckenrollen, Netzersatzaggregat - alles ist heute neu. Die Instandsetzung der Fahrzeuge erfolgte geteilt. In Mittenwalde rekonstruierte man die Wagenkästen, während die Untergestelle im schweizerischen Thun aufgearbeitet wurden.

Nun müssen nur noch die Touristen kommen. Dafür war der Start am 15. Dezember ein denkbar schlechter Termin. Deshalb setzt nicht nur das Personal, sondern auch das Tourismusgewerbe auf das große Bergbahnfest. „Dann wird es hier wieder so richtig voll", meint die Frau am Fahrkartenschalter von Obstfelderschmiede.

Mario Schulze/hb

Trotz eigenständiger Firma nebst dazugehörigem Logo ist die DB-Herkunft der Triebwagen unverkennbar, 641020 am 11. Januar.



Fotos(5): M. Schulze



Foto: R. Preßler

Grund zum Feiern ab Ende Mai: Mit dem Bergbahnfest entlang beider Strecken werden auch Fahrgäste und Touristen kommen.

American Way of Drive



Kenner der US-Eisenbahnen halten sie für die schönste Diesellok, die je gebaut wurde: die Alco PA-1. Zahlenmäßig stand sie zwar im Schatten des Wettbewerbs, dafür wirkte sie um so dynamischer und war vor vielen Luxus-Schnellzügen, später auch vor Güterzügen im Einsatz. Durch dieses Modell mit dem langen Vorbau hat, nach Meinung vieler Modellbahnkenner, Märklin einmal mehr die Nase vorn. Und zwar gleich doppelt – dank der typischen, hoch detaillierten Metallbauweise und der innovativen Antriebstechnik. Denn die neue Ergänzungseinheit mit Lichtfunktionen und Hochleistungsmotor wird vom Decoder der ersten A-Unit geregelt, so dass beide Maschinen in echter Doppeltraktion fahren. Eine Geräuschelektronik gibt fahrsynchron die Originalgeräusche der mächtigen 16-Zylinder-Turbodiesel und ihrer Aggregate wieder. Mit Signaltönen und Blinklicht macht sich das Modell bemerkbar, was eigentlich unnötig wäre – ihm gehört ohnehin die ungeteilte Aufmerksamkeit. Erst recht, wenn hinter diesem Kraftpaket die neuen US-Güterwagenmodelle von Märklin folgen: Refrigerator, Box Car, Hopper und Stock Car sowie die Caboose – im farbgetreuen Auftritt amerikanischer Bahngesellschaften.



Modell der Alco PA-1 mit Doppeltraktion

Vorbild ist die Reihe 600 der Union Pacific, Typ PA-1 der American Locomotive Company (ALCO)

Modell-Highlights:

- *Chassis und Aufbauten aus Metall*
- *Echte Doppeltraktion mit Steuerung beider Loks durch einen Decoder*
- *A-Unit 37610 (Basiseinheit) mit Decoder, Hochleistungsantrieb, Geräuschgenerator und Zusatzfunktionen*
- *Mit Control-Unit 6021 digital schaltbar: Blinklicht, Spitzensignal, Dieselmotorgeräusch, Signaltöne, Anfahr- und Bremsverzögerung*
- *A-Unit 49610 (Ergänzungseinheit) mit Hochleistungsantrieb und Beleuchtungsfunktionen*
- *Beleuchtete Nummernschilder*
- *Einmalige Serie mit unterschiedlichen Betriebsnummern*
- *Passende Güterwagenmodelle der U.P. sowie Streamliner-Schnellzugwagen anderer Bahngesellschaften*
- *Für den Gleichstrombetrieb ähnliche Modelle von Trix H0: Lokmodell mit 2 5-Pol-Motoren, DCC-Selectrix-Decoder; Lok und Wagen mit RP-25-Radsätzen und amerikanischen Kupplungen*

Leistungsschau

Unter dem Motto „Mehr Power für Europa" lud Bombardier am 10. April 2003 in Kassel Journalisten zum ersten „Trade Press Day" ein.



Foto: Frick

Zu den vielen Käufern der BR 145/185 gehören neben der DB AG (mi.) auch die Lötschbergbahn BLS (li.) und die LNVG Niedersachsen (re.).

Mit der Übernahme von Adtranz im Jahr 2001 wurde Bombardier zu einem Schwergewicht unter den europäischen Schienenfahrzeuganbietern. Zwar kauften die Kanadier bereits 1995 die Waggonfabrik Talbot und 1998 die Deutsche Waggonbau, der Adtranz-Deal war jedoch der Einstieg in den prestigeträchtigen Lokomotivbau. Damit trat Bombardier auch das Erbe so wohlklingender Firmen wie Henschel, AEG und ABB an.

Erst 1974 stieg Bombardier in den Markt für Schienenfahrzeuge ein. Der weltweit operierende Konzern begann als Hersteller von Schneemobilen und ist heute nicht nur Anbieter von Lokomotiven und Wagen, sondern auch Hersteller von Regional- und Geschäftsflugzeugen. Über den ganzen Globus verteilt arbeiten 80000 Menschen für das Unternehmen aus Montreal. In der Schienenverkehrssparte Bombardier Transportation sind es 36000. In Deutschland unterhält der Konzern elf Produktionsstandorte. Das größte Werk steht in Hennigsdorf bei Berlin.



Wolfgang Tölsner, Ingenieur, ist Präsident der Sparte Lokomotiven und Güterwagen.



Der Kaufmann Peter Witt ist Vorsitzender der Bombardier-Geschäftsführung

Mit ihrer Größe ist die Bombardier-Gruppe gut aufgestellt für den harten Konkurrenzkampf mit anderen Giganten wie Siemens und Alstom. Der Schienen-Markt wächst zwar, aber dennoch hat sich für die Hersteller seit der fortschreitenden Privatisierung vieler früherer Staatsbahnen einiges geändert.

Da ist es gut, einen Verkaufsschlager in der Angebotspalette zu haben. Noch unter Adtranz-Regie wurde die E-Lok-Familie 145/185 entwickelt und vorgestellt, die sich inzwischen zu einem sehr beliebten Fahrzeug in Europa entwickelte. Auf dieser Plattform kann Bombardier inzwischen beinahe jeden Wunsch der Bahngesellschaften erfüllen. Mit der einfachen Güterzuglok (BR 145), einer Maschine für Regionalzüge (BR 146) und der zweisystemfähigen BR 185 für den grenzüberschreitenden Verkehr deckt man bereits viele Bedürfnisse ab. Neu hinzu kommt die abgeleitete Reihe 146.1 für den Personenzugeinsatz bis 200 km/h, und eine Viersystemlok zeigt auch schon konkrete Züge. Darin sehen die Strategen bei Bombardier Transportation eine große Chance: Die Harmonisierung der europäischen Schienensysteme wird am Ende länger dauern als

Fotos (3): Bombardier

Star unter den aktuellen Bombardier-Produkten ist der Triebkopf AVE S 102 für die spanische RENFE, von dem vorläufig 32 Stück gebaut werden.

die Öffnung der Grenzen und Märkte. Mit der Idee der Baukastenlok, die schnell auf Kundenwünsche zugeschnitten werden kann, will man die Weltmarktführerschaft im Bereich der Elektrolokomotiven sichern und ausbauen.

Eine Randerscheinung, jedoch sehr öffentlichkeitswirksam sind die neuen Triebköpfe für die spanische RENFE, die auf einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Barcelona und Madrid fahren sollen. In Zusammenarbeit mit Talgo entwickelten die Ingenieure 68 Tonnen schwere, 4000 kW starke Lokomotiven, die eine Reisegeschwindigkeit von 330 km/h ermöglichen sollen. Bei Testfahrten wurden schon 359 km/h erzielt und damit ein neuer Weltrekord für Serien-Lokomotiven aufgestellt.

Für die prognostizierte und angestrebte Zunahme des Verkehrs auf der Schiene und die europäische Marktliberalisierung scheinen die Kanadier gerüstet. *Stefan Alkofer*



Foto: Frick

Der Blue Tiger ist inzwischen reichlich ergraut. Dennoch dürfte man in Kassel froh gewesen sein, die erste Lok (250 002) für einen deutschen Kunden (Mindener Kreisbahn) präsentieren zu können.

Osterdampf rund um Horb

Eine Gruppe von Dampflokfans gründete vor 30 Jahren den Verein Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Ostern feierten sie Geburtstag.



Am Anfang standen Abschiedsfahrten. Das sich abzeichnende Ende der Dampflokära rund um die Schwäbische Alb führte im Februar 1973 ein Häuflein Eisenbahn-Enthusiasten zusammen. Die Geburtsstunde der Eisenbahnfreunde Zollernbahn hatte geschlagen. Damals fuhren noch wenige Dampfer rund um Tübingen. Mit den verbliebenen Maschinen der Baureihen 38, 64 und 78 organisierte man in den ersten Jahren mehrere dampfbespannte Sonderfahrten. Nur zwei Jahre später erwarb man die erste eigene Lok: 64 289, die fortan vor eigenen Zügen eingesetzt wurde.

Den Namen hat der Verien von der Strecke Tübingen – Sigmaringen, der so genannten Zollernbahn. Über Hechingen, Balingen und Albstadt-Ebingen wird die südliche Schwäbische Alb überquert. Von Tübingen, das auf einer Meereshöhe von 320 Metern liegt, steigt die

Foto: Jan von Ortloff



Bei der großen Lokparade am Karsamstag säumten unzählige Eisenbahnfans aus nah und fern, von denen viele mit den eigens eingesetzten Dampfsonderzügen anreisten, die Strecke in Horb am Neckar.



Die Ulmer Eisenbahnfreunde waren nicht nur mit 01 1066 vertreten.

Eine P8 darf bei der Geburtstagsfeier der EFZ nicht fehlen. Die preußisch grüne 38 3199 zieht einen der vielen Sonderzüge.

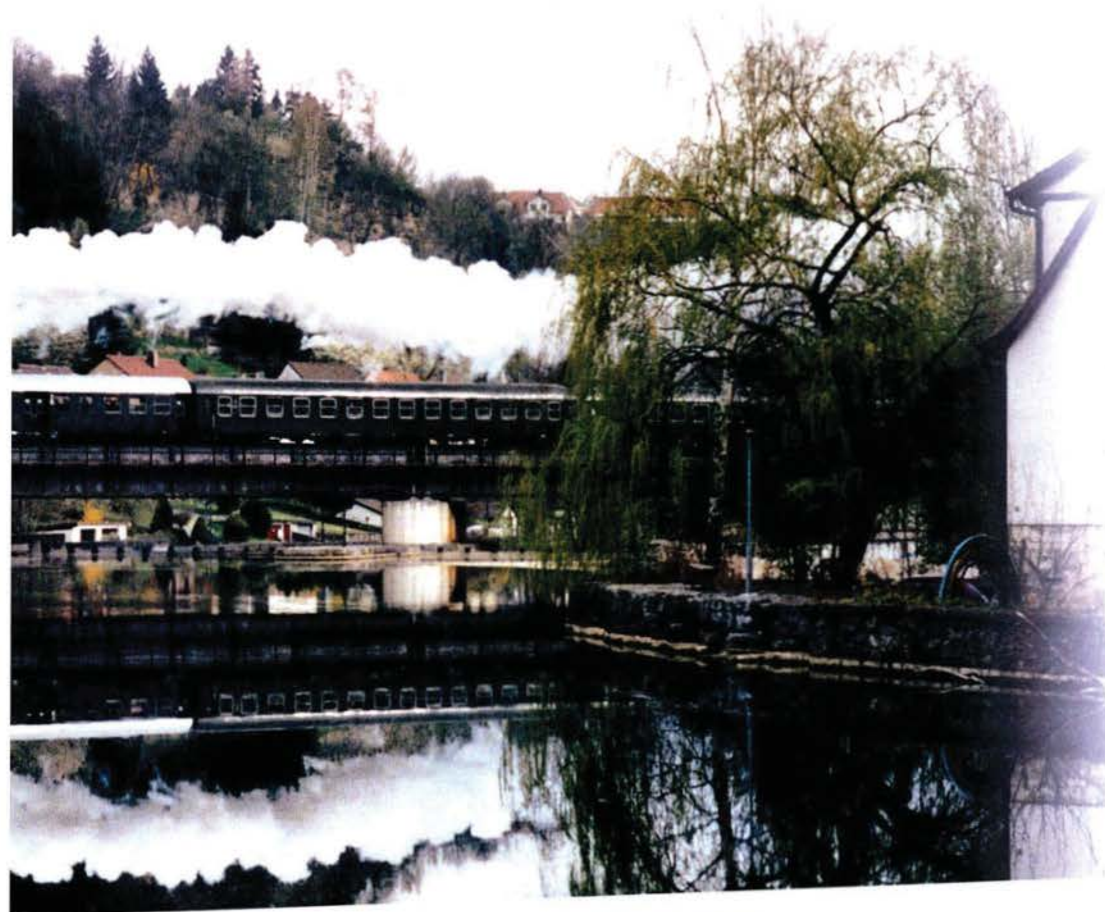


Foto: Jan von Ortloff

Strecke auf 730 Meter in Albstadt-Ebingen an, bevor der Abstieg ins Donautal nach Sigmaringen auf 574 Meter über Normalnull beginnt. Zu Dampfzeiten konnte man hier P8, die Baureihe 50 und einige mehr in voller Aktion erleben. Dieses Kapitel endete jedoch 1975 endgültig, als auch in Ulm die letzte Dampflok abgezogen wurde.

Die Erinnerung zu konservieren, war eine der Ideen des Vereins. Und so kamen im Lauf der Zeit immer mehr Fahrzeuge in den Vereinsbestand. Die Anfänge waren schwierig und konnten nur mit viel persönlichem Einsatz der Mitglieder bewältigt werden. Die ersten Jahre hatten die Zollernbahner keine feste Unterkunft und mussten mehrmals umziehen, bevor sie in Tübingen Platz fanden. Heute hat der Verein fünf eigene Dampfloks unter seinen Fittichen.

Zum 30. Geburtstag am vergangenen Osterwochenende veranstalteten die EFZ ein großes Dampfloktreffen in Horb. In einer Sternfahrt kamen viele dampfbespannte und vollbesetzte Sonderzüge in die Neckarstadt. Höhepunkt war am Samstag eine Lokparade, die von unzähligen Besuchern abgenommen wurde. Unter den Gästen waren 78 468 der Emscher-Parkeisenbahn und 38 3199 des Süddeutschen Eisenbahnmuseums Heilbronn. Die Ulmer Eisenbahnfreunde waren mit der frisch untersuchten 75 1118 und den beiden Paradeloks 01 509 und 01 1066 vertreten. Star war die noch rote 18 201. Ostersonntag und -montag fanden noch zahlreiche Sonderfahrten statt. Das Publikum war begeistert.

Den EFZ darf man alles Gute für die nächsten 30 Jahre wünschen! *Stefan Alkofer*



78 468, die 1999 wieder betriebsfähig aufgearbeitet wurde, reiste eigens aus dem Ruhrgebiet nach Horb, wo sie gerade neu bekohlt wurde.



Giganten-Treffen: Links steht 01 519 der EFZ, rechts raucht 52 7596. Dazwischen schielt der Öl-Tender von 01 509 der UEF hervor.

Fotos (3): Frick



Den Mittagszug aus Leipzig hat die umflorte Museums-Lok der AG des Bw Leipzig Hbf West nach genau 45 Minuten ans Ziel gebracht.

534 Böhlen–Espenhain

km	Zug	8323 2	8325 2	8327 2
	Leipzig Hbf	4 58	12 58	20 58
	Gaschwitz	5 20	13 20	21 20
	Böhlen (b Leipzig)	5 26	13 26	21 26
	von	Leipzig	Leipzig	Leipzig
0	Böhlen (b Leipzig)	5 27	13 27	21 27
3	Rötha	5 32	13 32	21 32
7	Espenhain, Werksbahnsteig	5 43	13 43	21 43
	nach			

Ⓐ = ✕ außer Ⓑ

1 = nicht 24., 31. XII.
= weitere Züge siehe 533

534

Zug	8324 2	8326 2	8328 2
von			
Espenhain, Werksbahnsteig	6 22	14 22	22 22
Rötha	6 31	14 31	22 31
Böhlen (b. Leipzig)	6 36	14 34	22 36
von			
Böhlen (b. Leipzig	6 43	14 43	22 43
Gaschwitz	6 50	14 50	22 50
Leipzig Hbf	7 10	15 13	23 10

Letzter Fahrplan: Werktags drei Zugpaare von und nach Espenhain auf der KBS 534.



Besser frequentiert als sonst in diesen Tagen: N 8325, der vorletzte planmäßige Personenzug, hat um 13.43 Uhr Werk Espenhain erreicht.

Geisterzug-Abschied

Mit dem Wegbrechen der Arbeitsplätze versiegten die Pendlerströme. Auf vielen Nebenstrecken wurde der Reisezugverkehr eingestellt, Alltag 1993 für die DR.

Auch an Espenhain, knapp 20 Kilometer südlich von Leipzig an der B95 gelegen, war der wirtschaftliche Niedergang nach dem Zusammenbruch der DDR nicht spurlos vorübergegangen. Nach Stilllegung großer Teile des Espenhainer Werkes und der Grube Margarethe hatten sich die einst vollbesetzten Arbeiterzüge mehr und mehr in Geisterzüge verwandelt.

So verwunderte es niemanden mehr, dass die Reichsbahn mit dem Fahrplanwechsel im Mai 1993 den Reisezugverkehr auf der Kursbuchstrecke 534 Böhlen – Rötha – Espenhain einstellte. Am Freitag, 21. Mai 1993, verbanden letztmalig drei Zugpaare Espenhain Werkbahnsteig mit Leipzig Hbf.

Zu den Mittagszügen N 8325 (Leipzig Hbf ab 12.58, Böhlen ab 13.27, Espenhain an 13.43 Uhr) und N 8326 (Espenhain ab 14.22, Böhlen ab 14.43, Leipzig Hbf an 15.13 Uhr) waren Hunderte allein auf den Bahnhof Böhlen gekommen, um Abschied zu nehmen. Für die Bespannung der letzten Züge mit 244 046-9 hatten Eisenbahnfreundeskreis Westsachsen und die Arbeitsgemeinschaft Mu-



Erinnerung fürs Familienalbum: Zugbegleiter Frank Schönwälder und die Lokführer Matthias Gerstl und Lutz Groß (v. lks. n. r.).



Ein letzter Gruß, dann geht eine 80-jährige Ära unwiderruflich zu Ende.



Zahlreiche Schaulustige verfolgen vom Werkbahnsteig das Umsetzen der historischen E-Lok 244046-9, die zur Abschiedsfeier die Züge bespannt.

seumslok des Bahnbetriebswerks Leipzig Hbf West gesorgt.

Auch das Umsetzen der E-Lok am Espenhainer Werkbahnsteig geschah unter den Augen zahlreicher Schaulustiger. Auf der Rückfahrt säumten viele Menschen die Strecke, um ein letztes Foto zu schießen.

Am späten Abend, als um 21.27 Uhr der allerletzte Zug nach Espenhain in Böhlen einfuhr, harrte nur noch ein harter Kern von Eisenbahnfreunden auf dem Bahnsteig aus, um den N8327 zu begleiten. In Rötha stiegen noch einige Unentwegte in historischer Kleidung zu. Ehrensache, dass „beim Schaffner eine richtige Fahrkarte" gekauft wurde.

Pünktlich um 21.43 Uhr traf der letzte Personenzug am Espenhainer Werkbahnsteig II ein. Bei strömendem Regen gab's Blumen fürs Lokpersonal, symbolisch wurde eine Sarg überreicht, dann die Lok umgesetzt, und um 22.22 Uhr verließ der N8328 als allerletzter planmäßiger Reisezug Espenhain.

Auf der Rückfahrt kreiste eine Flasche Röthaer Apfelwein unter den 29 Fahrgästen. In Rötha wartete der damalige Bürgermeister Reinhard Kühnel, um den letzten Reisezug zu verabschieden: Aus und vorbei nach 80 Jahren und drei Wochen.

Heute fahren nur noch von Dieselloks gezogene Güterzüge auf dieser Strecke. Geisterhaft wirken die ihres Fahrdrahts beraubten Masten. Die Bahnhöfe in Rötha und Espenhain verfallen immer mehr. *Peter Ader/hc*



Pünktlich um 22.22 Uhr verlässt der letzte Plan-Personenzug Espenhain.



Fotos: Peter Ader

Das typische Ende: Hinweisschild im Personentunnel des Bahnhofs Böhlen.

UNSERE ABOS:

Preisvorteil von 24%

KLEINES Jahres-Abo:

12 Hefte + 1 Sonderheft

nur € 39,40

GROSSES Jahres-Abo:

12 Hefte + 3 Sonderhefte

nur € 54,30

Ihre Vorteile, wenn Sie den MODELLEISENBAHNER jetzt abonnieren:

- Der MODELLEISENBAHNER wird Ihnen jeden Monat druckfrisch per Post zugestellt.
- Sie bezahlen nur € 2,66 pro Heft (Heft 13 € 7,48 statt € 9,80) im kleinen Abo gegenüber € 3,50 Einzelverkauf.



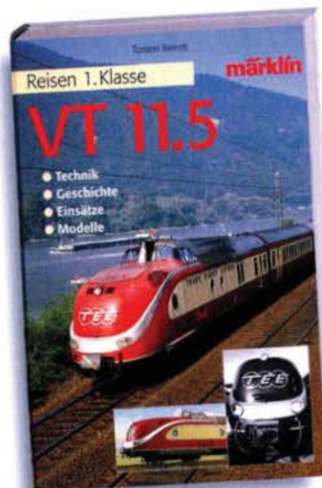
- Das Lexikon „Erfinder und Erfindungen" oder das Video „Anlagen-Meisterwerke" erhalten Sie als Dankeschön.
- Sie bekommen zusätzlich jedes Jahr ein Spezial-Heft. Dieses erhalten Sie immer mit dem Januar-Heft.



- Zusätzlich zum kleinen Abo erhalten Sie zwei weitere Sonderhefte Modellbahn-**SCHULE** und sparen nochmals € 4,70.
- Die Sonderhefte bekommen Sie in umweltverträglicher Verpackung in Ihren Briefkasten.
- Auf Wunsch können Sie bei Bankabbuchung Ihr Abo in vierteljährlichen Raten in Höhe von nur € 13,58 bezahlen.

Erstklassiger Parade-Marsch

Torsten Berndt: Reisen 1. Klasse. VT11.5. Technik, Geschichte, Einsätze, Modelle. Europmedia-Verlag, Irsee 2002. 144 Seiten, 209 überwiegend farbige Abbildungen. Preis: 26,00 Euro.



■ Dem einstigen TEE-Paradezug der Bundesbahn wurden schon etliche Publikationen gewidmet. Das von Torsten Berndt verfasste Buch (Bestelladresse: Europmedia-Verlag, Klosterring 9, 87660 Irsee) hebt sich, nicht zuletzt dank der Beratung durch ausgewiesene Fachleute wie Andreas M. Räntzsch, wohltuend von manchem Schnellschuss ab. Erstklassig bebildert, informativ beschrieben, sind alle wesentlichen Aspekte des Vorbilds berücksichtigt, wobei das Kapitel zu Ausstattung und Technik einschließlich des Umbaus vierer Triebköpfe auf Gasturbinenantrieb eine lobende Hervorhebung verdient. Nur wer vor dem Comeback als „Max Liebermann" Text und Bilder des VT 11.5 im Auslauf-Bw Hamm erwartet, dürfte enttäuscht sein. Dass der in Kooperation mit Märklin entstandene Band allein hauseigene Modelle vorstellt, sollte dagegen nicht überraschen. *hc*

• **Fazit: Empfehlenswertes Werk über Klassiker der Reisekultur**

Abgeschlossenes Sammelgebiet

Manfred Albersmann: Die Geschichte der Rokal-TT-Modelleisenbahn. Selbstverlag, Nettetal 2003. 84 Seiten, 84 Sw-, 12 Farbabbildungen. Preis: 14,90 Euro zzgl. 2,30 Euro Versand.

■ Diplom-Ingenieur Eugen Engelhardt war der Vater, Unternehmer Robert Kahrmann sozusagen der Patenonkel, der der Rokal-TT-Bahn auf die Erfolgsspur verhalf. Manfred Albersmann, Lobbericher Heimatforscher und seit den 50er-Jahren begeisterter Rokal-Bahner, hat die spannende Geschichte dieser bundesrepublikanischen 1:120-Modellbahn von den Anfängen 1946 bis zum scheinbar endgültigen Aus 1974 bei Röwa niedergeschrieben (Bestelladresse: M. Albersmann, Doerkesplatz 5, 41334 Nettetal). Dank Aufspürens zahlreicher Zeitzeugen und etlicher Archivalien ist dem Autor ein wertvoller Beitrag zur Rokal-Geschichte gelungen. Da schmälert es dessen Verdienst auch kaum, dass man sich beim Lesen gelegentlich in der Rolle des Korrektors ertappt. Und zu den am Schluss aufgeworfenen offenen Fragen hätte der Buchrezensent einige Antworten beisteuern können. *hc*



• **Fazit: Wesentlicher Beitrag zur Rokal-Geschichte**



Ausserdem erschienen

Handlicher Reisebegleiter

Kursbuch der deutschen Museums-Eisenbahnen 2003. Verlag Uhle & Kleimann, Lübbecke 2003. ISBN 3-928959-38-7, 150 Seiten, 19 Sw-Abbildungen, 1 Farbfoto, Preis: Euro 4,50.

Termine, Fahrzeiten und -preise, Kontaktadressen, einsetzbare Fahrzeuge: Für viele Eisenbahn-Fans ist das alljährlich aktualisierte handliche Werk mittlerweile ein unverzichtbarer Reisebegleiter. Allein 192 Fahrpläne von Museums-Eisenbahnen und Eisenbahnmuseen bei insgesamt 404 aufgelisteten Strecken und Einrichtungen bietet die geheftete Broschüre.

Untergrund-Literatur

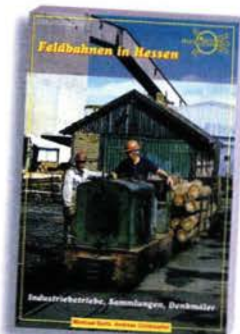
Verkehrsgeschichtliche Blätter e.V. (Hrgsb.): U5. Geschichte(n) aus dem Untergrund. GVE-Verlag, Berlin 2003. ISBN 3-89218-079-2, 128 Seiten, 147 Sw-Abbildungen, Preis: Euro 9,80.

Von der Vorgeschichte bis zur aktuellen Situation: Rund acht Jahrzehnte U-Bahn-Historie im Berliner Osten werden zu einer Entdeckungsreise verpackt auf der ehemaligen Linie E, seit 1990 U5, zwischen Alexanderplatz und Hönow am Stadtrand.

Vom Reiz der Kleinen

Winfried Barth, Andreas Christopher: Feldbahnen in Hessen. Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe, Köln 2002. ISBN 3-92082-22-5, 196 S., über 120 Fotos, 21 Skizzen. Preis: 14,80 Euro.

Nach zehn Jahren erschien kürzlich die zweite Auflage der Feldbahnen in Hessen. Seit dem Erscheinen der ersten Ausgabe hat auch die letzte, regelmäßig verkehrende Feldbahn ihren Betrieb aufgegeben. Somit wurde dieses Werk unfreiwillig zur Fibel für Spurensucher. Lagepläne und Beschreibungen der ehemaligen Anlagen führen den Feldbahnfreund zu den manchmal noch vorhandenen Resten. Für jede der erwähnten Bahnen liefert das Buch eine ausführliche Fahrzeugliste, anhand derer man leicht erkennen kann, welche Dimension der frühere Betrieb hatte. Das schönste sind sicherlich die zahlreichen Fotos, die in guter Qualität die typische Feldbahnstimmung wiedergeben, die diese kleinen Bahnen so interessant und heutzutage immer beliebter machen. Lobenswert ist der ausführliche Teil zu den inzwischen zahlreichen Feldbahnmuseen und -sammlungen. Auch in dieser Rubrik finden sich genaue Bestandslisten und Kontaktadressen. *al*



- **Fazit: Sinnvoller, aktualisierter Ratgeber für Feldbahner**

Foto: W. Staiger



Fast wie ein Auto an der Tankstelle: Schlauch anschließen und schon wird neuer Brennstoff in den Tank des Tenders fließen.

Aufgetankt

Beide deutsche Bahnverwaltungen setzten auf die Leistungsfähigkeit ölgefeuerter Dampflokomotiven. Diese benötigten spezielle Versorgungsanlagen.

Sowohl die Deutsche Bundesbahn (DB) als auch die Deutsche Reichsbahn (DR) stellten Teile ihrer am meisten geforderten Dampflokbaureihen ab den 50er-Jahren auf Ölhauptfeuerung um. Dies betraf bei der DB ab 1956 die Baureihen 01.10, 10, 41, 44 und 50.40. Die DR stellte ab 1959 die 01.5, 03.10, 44, 50.35, 99.2 sowie 18201, 18314, 19015 und 19022 auf die neue Feuerungsart um.

Obwohl die Brenneranordnung und das Aussehen der Lokomotiven bei beiden Bahnverwaltungen unterschiedlich ausfielen, setzten beide den gleichen Brennstoff ein: So genanntes C-Bunkeröl, ein Nebenprodukt aus Raffinerien, mit dem es gute Erfahrungen im Einsatz in stationären Kraftwerksanlagen gab. Gegenüber der sonst verwendeten Kohle hatte es einen günstigeren Preis und bot eine höhere Energieausbeute. Das auch heute noch gebräuchliche C-Bunkeröl besitzt allerdings eine teerartige Konsistenz, weshalb es nur in erwärmtem Zu- →

Foto: W. Schönfeld, Slg. G. Schütze

Die überdachte Betankungsanlage im Bw Halle G überspannte zwei Gleise. Sie war in Ihrer Form einmalig für die DR. Die Bühne bewahrt den Tankwart vor dem Absturz vom Tender

Der Tankgalgen war die erste Form von Ölbetankungseinrichtungen. In der Standsäule befand sich ein Zählwerk zur Erfassung der Ölmenge.



Foto: DR, Slg. J. Bügel

Foto: U. Wehmeyer

043 381 beim Ausblasen der Ölleitung. Es entsteht eine explosionsartige Verpuffung.



Foto: I. Högemann



Durch die Schlauchleitung gelangt das zähflüssige C-Bunkeröl in den Tender.

Foto: E. Erdmann



Hinter der zu betankenden Lokomotive sind eine Reihe von Kesselwagen zum Transport von schwerem Heizöl zu erkennen.

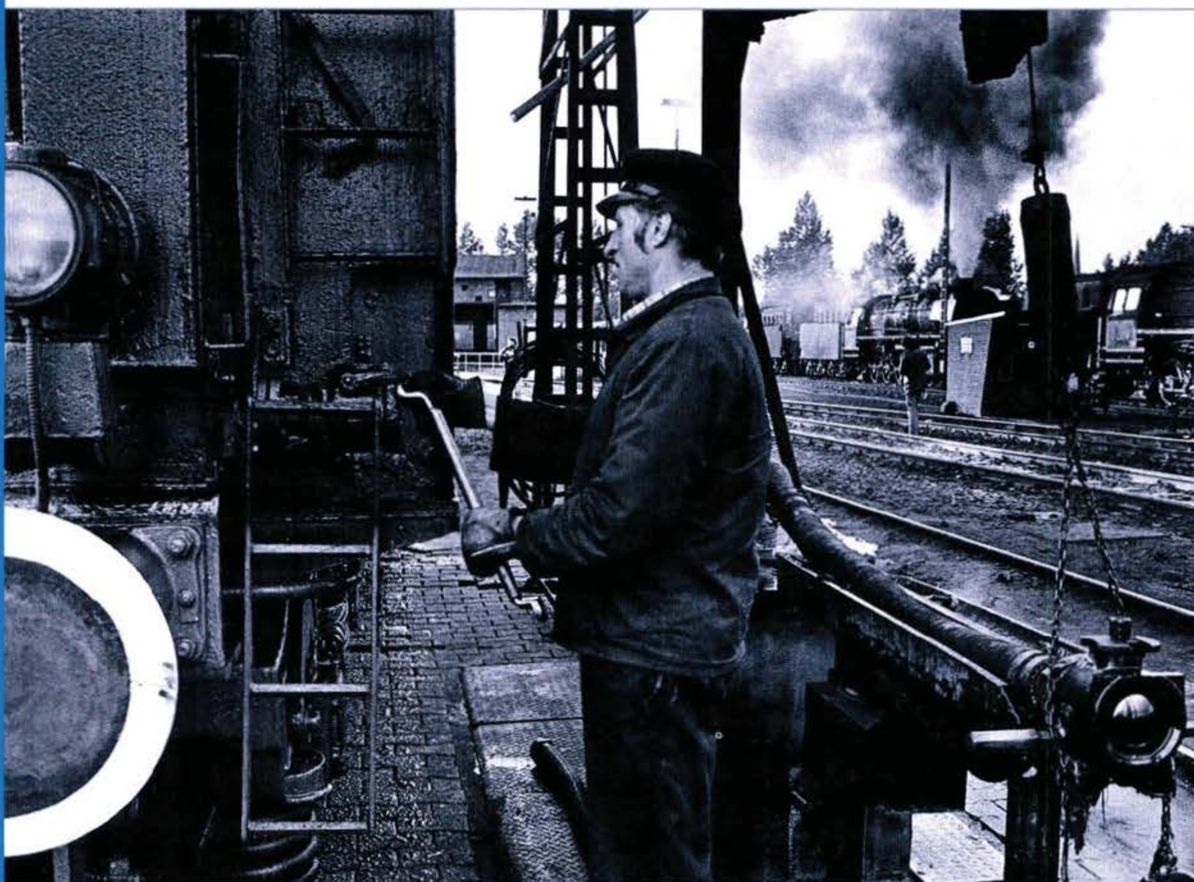
stand ab etwa 80 Grad Celsius fließfähig ist.

Mit Einführung des neuen Brennstoffs waren natürlich auch passende Behandlungsanlagen zu errichten. Der Aufwand war trotz des angestrebten Strukturwandels auf Diesel- und Elektrotraktion rentabel, da die Maschinen effizienter eingesetzt werden konnten. Sie ermöglichten deutlich längere Umläufe und konnten höhere Leistungen fahren als mit Kohle gefeuerte Dampflokomotiven. Darüber hinaus waren sie auch wirtschaftlicher. So entfielen personalintensive Arbeiten wie Ausschlacken und Löschheziehen im Bahnbetriebswerk. Im Bereich der Deutschen Bundesbahn gab es zu Beginn zwei Haupteinsatzgebiete der Ölloks: Zum einen die der neuen Hauptverkehrsrichtung entsprechende Nord-Süd-Strecke im Abschnitt von Hamburg über Hannover, Göttingen und Bebra nach Frankfurt am Main beziehungsweise Heidelberg, Würzburg und Gemünden. Die Relationen wurden von langen und schweren Schnell- und Güterzügen stark frequentiert. Die andere, Rollbahn genannte Einsatzstrecke verlief von Hamburg über Bremen ins Ruhrgebiet.

Die Traktionsumstellung auf elektrischen Betrieb setzte auf diesen Routen erst in den 60er-Jahren voll ein, so dass bis dahin den Dampflokomotiven Höchstleistungen abverlangt wurden. Mit der Elektrifizierung dieser Linien wanderten die Öllokomotiven auf weniger bedeutsame Hauptbahnen ab, wie beispielsweise die Marschbahn von Hamburg nach Westerland oder die Strecke Kassel – Altenbeken – Hamm und ganz zum Schluss die legendäre Emslandstrecke Rheine – Emden. Die für die Ölloks vorzuhaltenden Tankanlagen konzentrierten sich fortan auf diese Einsatzgebiete.

Das im Bw angelieferte Öl wurde, nachdem der

Foto: W. Staiger



Der Bw-Arbeiter bereitet den Tankvorgang vor.

Foto: A. Brandau



Im Bahnhof Bebra wurden Schnellzugdampflokomotiven während eines Zwischenhalts aus einer mobilen Tankanlage mit neuem Brennstoff versorgt.

Transportkesselwagen von der Heizeinrichtung vorgewärmt war, über beheizte Leitungen in die Vorratstanks umgepumpt. Oftmals setzte man diese in einen Teil des Kohlebansens ein, da durch die Ölloks die vorzuhaltende Kohlenmenge rückläufig war. Die Tanks selbst waren stehend, wie man es aus der Mineralölindustrie kennt, gebaut. An einigen Orten wurden auch liegende Vorratsbehälter verwendet, ähnlich denen von Dieseltankstellen. Als Schutz bei Lecks bekamen die Öltanks eine wannenförmige Umbauung aus Beton.

Vom Vorratstank floss das Öl unterirdisch über beheizte Leitungen zum Tankgalgen. Am Steigrohr des Tankgalgens war ein Zähler montiert, um die abgegebene Menge Brennstoff zu erfassen. Derartig aufwendige Vorratsanlagen beschränkten sich allerdings auf wenige Bahnbetriebswerke.

Das Ölbunkern im Tender erfolgte anfangs mit Hilfe des drehbaren Tankgalgens. Unterhalb des Klappdeckels saß in der Einfüllöffnung ein Siebeinsatz, der Klumpen aus der teerartigen Ölmasse filterte. Von einer Beobachtungsplattform überwachte anfangs ein Tankwart, später nur der Heizer, den Tankvorgang. Nach einigen Jahren modifizierte die DB die Betankungstechnik. Man ging auf ebenerdige Befüllung über. Das Hantieren mit dem Ölkran über dem Tender wurde durch eine direkte Schlauchverbindung ersetzt. Mit dieser Technik stattete man unter anderen die später gebauten Anlagen in Rheine und Emden aus. Alle Öllokomotiven erhielten nun beidseitig am Tenderende je einen Anschlussstutzen, der über ein außenliegendes Steigrohr mit dem Ölbehälter verbunden war. Damit die Füllmenge des Ölbehälters beobachtet werden konnte, musste jedoch nach wie vor eine der Tankklappen auf der Tenderoberseite geöffnet sein. Nach Beendigung des Tankvorgangs löste man den Schlauch vom Anschlussstutzen und legte ihn in eine Ablage. An deren Ende stand ein Behältnis, in das die Öl-Restmengen aus dem Schlauch abtropfen konnten.

Um die Bahnbetriebswerke mit C-Bunkeröl zu versorgen, setzte die Deutsche Bundesbahn beheizbare Kesselwagen ein. Diese waren dem Dienstwagenpark zugeordnet. Da sich das Ölfeuerungssystem zum Ende der 50er-Jahre fest etablierte, bestellte die DB bei Credé & Co. in Kassel 27 spezielle Kesselwagen. Die Lieferung erfolgte zwischen 1960 und 1964.

Mit Ölfeuerung zeigten Dampfloks Höchstleistungen

Neben den fest installierten Anlagen entwickelte die DB speziell in Bebra eine mobile Betankungsanlage. Dieser Bahnhof lag etwa in der Mitte der Nord-Süd-Strecke. Das dortige Bw war unter anderen für die Bespannung der Schnellzüge zuständig. Die dort beheimateten, äußerst leistungsfähigen ölgefeuerten Schnellzugdampfloks der Baureihen 01.10 und 10 konnten aufgrund ihrer Kesselleistungsfähigkeit allerdings längere Strecken bewältigen als nur die von Bebra nach Hamburg oder Heidelberg. Daher stellte die DB die Dienstpläne auf entsprechend lange Durchläufe um.

Hierzu jedoch reichte der Brennstoffvorrat nicht aus, und es waren nicht alle Wendebahnhöfe mit Betankungsanlagen ausgestattet, da der Aufbau weiterer stationärer Tankanlagen für schweres Heizöl zu teuer gewesen wäre. So ergänzten die Lokomotiven in Bebra während eines etwas längeren Zwischenaufenthalts von etwa acht Minuten die verbrauchten Ölvorräte direkt am Bahn- →

Foto: A. Wagner



Im Bw Meiningen wartet eine Lok der Baureihe 44 mit Ölfeuerung auf den nächsten Einsatz. Diese Baureihe war das Rückgrat für den schweren Güterverkehr in der DDR.

steig. Um große Investitionen in eine ortsfeste Installation zu sparen, konstruierte man eine fahrbare Tankanlage. Diese bestand aus einem gedeckten Güterwagen der Gattung G02 und einem beheizbaren Kesselwagen als Vorratsbehälter. Den gedeckten Güterwagen stattete man mit einem Tankgalgen aus. Mit einer dampfbetriebenen Pumpe im Wageninneren wurde das Öl vom Kesselwagen in den Ölbehälter des Tenders gepumpt. Damit das Öl im Kesselwagen erwärmt und die Dampfpumpe betrieben werden konnte, war die Tank-Einheit generell mit einer Dampflokomotive bespannt. Um der Bedienungsmannschaft das Besteigen des Tenders zu erleichtern, montierte man eine Drehbühne auf dem gedeckten Wagen, die durch eine Dachluke erreicht wurde. Sobald die Zuglokomotive neben dem Tankzug zum Stehen kam, startete das eingespielte Team mit dem Tankvorgang. Gleichzeitig mit dem Öl wurde auch Wasser aufgenommen. Die Aufenthalte liefen mit der Präzision eines Boxenstopps wie bei der Formel 1 ab. Jeder Handgriff der Betankungsmannschaft musste sitzen, damit der Zug auch pünktlich weiterfahren konnte. Nach Beendigung des Betankens ging es sofort mit Volldampf weiter. Die fliegende Betankung der Lokomotiven direkt am Zug praktizierte man in Bebra von 1958 bis zum Mai 1963, bis die Elektrifizierung die Schnellzugloks der Baureihen 01.10 und 10 in Bebra überflüssig machte. Die fliegende Betankung im Modell wird in einem Werkstattbeitrag ab Seite 66 vorgestellt.

DB: Unterschiedliche Anlagen zur Betankung

Die Deutsche Reichsbahn führte mit Beginn der Ölfeuerung 1959 die Betankung ihrer Lokomotiven ebenfalls von oben durch. Anders als bei der DB lag die Tanköffnung bei deren Öltendern in der Mitte. Auch die Konstruktion der Ölkräne wich von der bei der DB ab. Bei der Deutschen Reichsbahn klappte der Tankwart, später auch eingewiesene Heizer, eine Bühne mit Schutzgeländern auf den Tender. Hieran war ein schwenkbarer Ausleger montiert, der zum Tanken in die Einfüllöffnung gelegt wurde. Aus dieser Position heraus konnte auch der Füllstand des Tenders gut beobachtet werden.

Dieses Prinzip wurde während der ganzen Einsatzzeit ölgefeuerter Dampflokomotiven bei der DR beibehalten. Erst nach der Wiedervereinigung wurden die beiden Traditionslokomotiven 18201 und 441093 analog zu den ölgefeuerten DB-Loks zusätzlich auf Betankung von unten umgerüstet.

Standardisierte Betankungsanlagen gab es in der DDR nicht. Gelagert wurde das Heizöl entweder in ebenerdig liegenden beheizbaren Tanks oder in zu diesem Zweck abgestellten Kesselwagen. Senkrecht stehende Hochbehälter wie bei der Deutschen Bundesbahn gab es nicht.

Die Stationierung ölgefeuerter Lokomotiven erfolgte fast in der gesamten DDR, sodass sie sehr freizügig eingesetzt werden konnten. Einige Dienststellen, etwa Eberswalde, beheimateten zwar Öl-Loks, verfügten aber nicht über eine Betankungsanlage.

Das Ende der DB-Ölfeuerung dräute mit der Ölkrise im Herbst 1973 und dem damit verbundenen Preisanstieg des flüssigen Brennstoffs. Die ölgefeuerten Lokomotiven wurden zunächst nur abgestellt. Nachdem sich die Lage etwas normalisiert hatte, kamen sie wieder zum Ein-

Foto: R. Heinrich



Das Ende des Öllokomotiveinsatzes bei der DR kam sehr schnell. Im Bw Saalfeld wurden Kesselwagen als Vorratsbehälter für das schwere Heizöl benutzt.

satz. Doch der kurz vor Vollendung stehende Strukturwandel in der Zugförderung ließ den Dampfbetrieb generell zum Auslaufmodell werden. Ende Oktober 1977 stellte die DB mit der ölgefeuerten 043903 ihre letzte Dampflokomotive ab.

Bei der DR kam das Aus für die ölgefeuerten Maschinen im Jahr 1982. Schuld war neben dem gestiegenen Preis für russisches Öl auch die Inbetriebnahme eines neuen Reformers im Petrochemischen Kombinat Schwedt. Das bis dahin für andere Zwecke unbrauchbare Bunkeröl ließ sich mittlerweile zur Diesel- und Benzinerzeugung verwenden. Da die DDR genauso wie die Bundesrepublik Deutschland das Rohöl einkaufen musste, dem sozialistischen Wirtschaftssystem aber nicht genügend Devisen zur Verfügung standen, reichte die aus der Sowjetunion inzwischen teuer einzukaufende Menge nicht aus, um die DR mit importiertem Öl zu versorgen. Die Stilllegung kam daher sehr schnell, einige Ölloks wurden sogar wieder auf Kohlefeuerung zurückgebaut. Parallel dazu schritt auch das Elektrifizierungsprogramm der DR immer weiter voran, die Dampflokleistungen wurden zunehmend durch Diesel- und E-Loks ersetzt. Recht bald nach dem Ende der ölgefeuerten Lokomotiven rissen beide Staatsbahnen die nun nicht mehr benötigten Anlagen ab.

Eine Renaissance ölgefeuerter Dampfloks sollte es in Deutschland nochmals Mitte der 90er-Jahre geben. Damals experimentierte die Deutsche Bahn AG auf der Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge mit Leichtölfeuerung bei Dampflokomotiven. Die Betankung erfolgte mittels einer Zapfpistole von einer normalen Tanksäule aus, wie sie auch für den Straßenverkehr verwendet wird. Hier waren die Installationsaufwendungen überaus gering, denn für Dieselloks hätte dieselbe Einrichtung genutzt werden können.

DR: Betankung von der Zugbrücke

Der nach langen Versuchen angelaufene Planbetrieb zeigte jedoch bald, dass die Umbauten der Lokomotiven zu aufwendig und mit Problemen behaftet waren. Deshalb baute man die Loks wieder auf Kohlefeuerung zurück.

Um die heute im Einsatz befindlichen ölgefeuerten Museumsdampflokomotiven mit Bunkeröl zu versorgen, muss in der Regel der Brennstoff per Lkw zur Lokomotive gebracht werden. Die ehemaligen DR-Traditions-Maschinen wurden daher auch auf die von der DB in den 60er-Jahren auf Pufferhöhe sitzenden Tankanschlussstutzen umgebaut. Da der spezielle Brennstoff nicht überall verfügbar ist, verwenden einige Museumsbahnen für Langläufe einen zweiten Tender, aus dem bei Bedarf Öl umgepumpt werden kann.

Lutz Maicher, Joachim Reinhard



Foto: R. Scheffler

Letzter Versuch für ölgefeuerte Dampflokomotiven in Deutschland auf dem Zittauer Schmalspurnetz. Dieselöl wurde mit einer normalen Zapfpistole in den Tender gefüllt.



221 120-9 passiert mit dem D 397/491 am 25. August 1973 um 17.15 Uhr die Fehmarnsund-Brücke, das markante Wahrzeichen der Vogelfluglinie.

Fehmarnsund-Brücke, Fährbahnhof Puttgarden, Express-Züge mit klangvollen Namen: Den Trajektverkehr über die Ostsee nach Lolland kannte in der Bundesrepublik fast jedes Kind.

Teil 1

Zug-Vögel

DAMALS AN DER VOGELFLUGLINIE

Auch schon wieder 40 Jahre ist es her, seit der damalige Bundespräsident Heinrich Lübke und Dänemarks König Frederik IX. am 14. Mai 1963 die Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødbyhavn eröffnet haben. Die Fehmarnsund-Brücke selbst war bereits am 30. April desselben Jahres eingeweiht worden.

40 Jahre Vogelfluglinie, das weckt bei mir manche Erinne-



Mit Blick auf die Ostsee: Am Legoland bei Sierksdorf eilt 221 109-2 mit dem TEE 34 „Merkur“ am 1. August 1976 um 13.30 Uhr entlang.



Aus Richtung Bad Schwartau fährt am 12. August 1976 um 14.31 Uhr als E3163 eine Eiltriebwagengarnitur der BR 613 in den Hbf Lübeck ein.



Den Vögeln abgeschaut: Puttgarden – Rødbyhavn kürzester Weg über Ostsee

rung: Reisen nach Skandinavien und auf der Insel Fehmarn zwischen 1973 und 1978 verbrachte Familienurlaube, die V200.1, ab 1968 als 221 bezeichnet, die bis 1978 von und nach Puttgarden alles zog, vom Güterzug bis zum TEE, etwa dem „Merkur“.

Im TEE lief übrigens zwischen Hamburg und Puttgarden kein Speisewagen, denn die Großdieselloks der Bundesbahn vermochten zwar Vieles, Strom konnten sie allerdings nicht liefern. Deshalb mussten auch mit Dampfheizung ausgerüstete Waggons eingesetzt werden.

Was ist nun eigentlich das Besondere an der Vogelfluglinie und warum heißt sie überhaupt so?

Seit alters nehmen Zugvögel im Herbst auf ihrer Reise nach Süden und im Frühjahr bei der Rückkehr zu ihren Brutstätten in Skandinavien den kürzesten Weg über die Ostsee zwischen den Inseln Fehmarn und Lolland. Schon 1863 hatte daher der Ingenieur und Landvermesser Kröhnke aus Glückstadt vorgeschlagen, diesen Weg auch für die Eisenbahn zu nutzen. Damit war Kröhnke freilich seiner Zeit weit voraus: Erst 1941 wurde sowohl auf dänischer wie auf deutscher Seite mit dem Bau begonnen, der jedoch noch während des Zweiten Weltkriegs alsbald wieder eingestellt wurde.

Stattdessen verkehrten weiterhin Eisenbahnfähren zwischen Warnemünde und Gedser. Auf diesem 42 Kilometer langen Seeweg, den zunächst seit Juni 1886 Postdampfer regelmäßig befahren hatten, war am 1. Oktober 1903 der Eisenbahn-Fährbetrieb eröffnet worden. Er funktionierte bis zum 18. März 1945. Dank eines Abkommens mit der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) durfte die dänische Staatsbahn DSB am 10. Mai 1947 den Betrieb wieder aufnehmen.

Von der Bundesrepublik Deutschland aus fuhren erst →



Nördlich von Neustadt verläuft die Strecke landeinwärts: Bei Beschendorf hat 221 132-4 am Mittag des 5. Juli 1977 einen langen Güterzug am Haken.

Im neuen Farbkleid: 221 111-8 bespannt am 5. Juli 1977 den „Fehmarn-Express" E 1841 mit Kurswagen nach Burg, hier um 16.50 Uhr in Höhe Seekamps.



ab 15. Juli 1951 Eisenbahnfähren nach Gedser, nachdem im ehemaligen Wasserflughafen der Wehrmacht in Großenbrode dafür die Voraussetzungen geschaffen worden waren.

Die bundesdeutsche Antwort auf den Warnemünder Trajektverkehr

Diese 69 Kilometer lange Seeverbindung war von vornherein wegen absehbarer Kapazitätsengpässe nur als Zwischenlösung gedacht. Und so vereinbarten beide Staaten schon 1958 eine Fährverbindung zwischen Puttgarden und Rødbyhavn. Dazu mussten an beiden Orten neue Fährhäfen erbaut und leistungsfähige Bahnstrecken sowie Straßen als Zubringer realisiert werden.

Auf dänischer Seite verband bereits seit 1937 eine 3200 Meter lange Eisenbahn- und Straßenbrücke über den Storström die Inseln Seeland und Falster für die Strecke nach Gedser. Für die neue Verbindung nach Rødbyhavn auf Lolland erfolgte der Anschluss in Nykøbing durch die 1962 errichtete „Kong Frederik IX"-Brücke über den Guldborgsund.

Auf deutscher Seite war nicht nur der Fehmarnsund zu überqueren, sondern auch der Neu- und Ausbau der Eisenbahnstrecke und der Bundesstraße 207 als Europastraße E4 erforderlich. Zum weithin sichtbaren Wahrzeichen der Vogelfluglinie sollte schon bald die Fehmarnsund-Brücke mit ihrem eleganten 240 Meter langen und fast 70 Meter über dem Wasserspiegel aufragenden Bogen werden. Sie trägt an 80 Spannseilen die Fahrbahnen für Zug und Auto, besitzt landseitig fünf, zur Insel hin zwei Öffnungen





Damals noch alltäglich auf der Vogelfluglinie: Auch vor solch bunt gemischten und langen Güterzügen wie hier am 5. Juli 1977 in Löhrsdorf taten die 221 Dienst.

Fotos: Dr. Rolf Brüning

Die Ablösung: Auf der Rampe der Fehmarnsund-Brücke ist die einmotorige 218339-0 bei Heinrichsruh mit ihrem G-Zug in Richtung Süden unterwegs.



Das modernste Fährschiff der Vogelfluglinie, die nach dem früheren Bundespräsidenten benannte „Karl Carstens", am 3. August 1997 in Puttgarden.

von je 102 Metern Stützweite und hat eine Gesamtlänge von stattlichen 963 Metern.

Ihren Anfang nimmt die Vogelfluglinie in der Hansestadt Lübeck und verlässt den historischen Hauptbahnhof gemeinsam mit den Strecken nach Travemünde und Eutin. Nach sechs Kilometern zweigt sie in Bad Schwartau nach Nordosten ab. An den bekannten Badeorten der Lübecker Bucht vorbei führt die eingleisige Hauptbahn durch küstennahes, ländliches Gebiet, passiert unter anderem das Legoland bei Sierksdorf. Nördlich von Neustadt verläuft die Strecke weiter landeinwärts. Charakteristisch sind die zahlreichen Kreuzungsbahnhöfe, meist reine Betriebsstationen, die vom Stellwerk in Puttgarden ferngesteuert werden.

Durch Oldenburg in Holstein schlängeln sich die Züge an den Gärten der Anwohner vorbei. Hier begegnete mir am 6. August 1969 die 221113, just jene Maschine, die am 30. April 1963 den Eröffnungszug über die Fehmarnsund-Brücke bespannt hatte.

Westlich Oldenburgs steigt die Strecke leicht an über den Kreuzungsbahnhof Göhl nach Seekamp zum Abzweig nach Heiligenhafen. Von dort führt sie stetig bergab Richtung Fehmarnsund, bis die lange Rampe zur Sundbrücke beginnt. Hier lichtete ich am 12. August 1978 die 218339 mit einem langen Güterzug aus Puttgarden ab, als die einmotorigen Bundesbahn-Diesellokomotiven gerade ihre zweimotorigen Vorgängerinnen vertrieben hatten.

Dr. Rolf Brüning

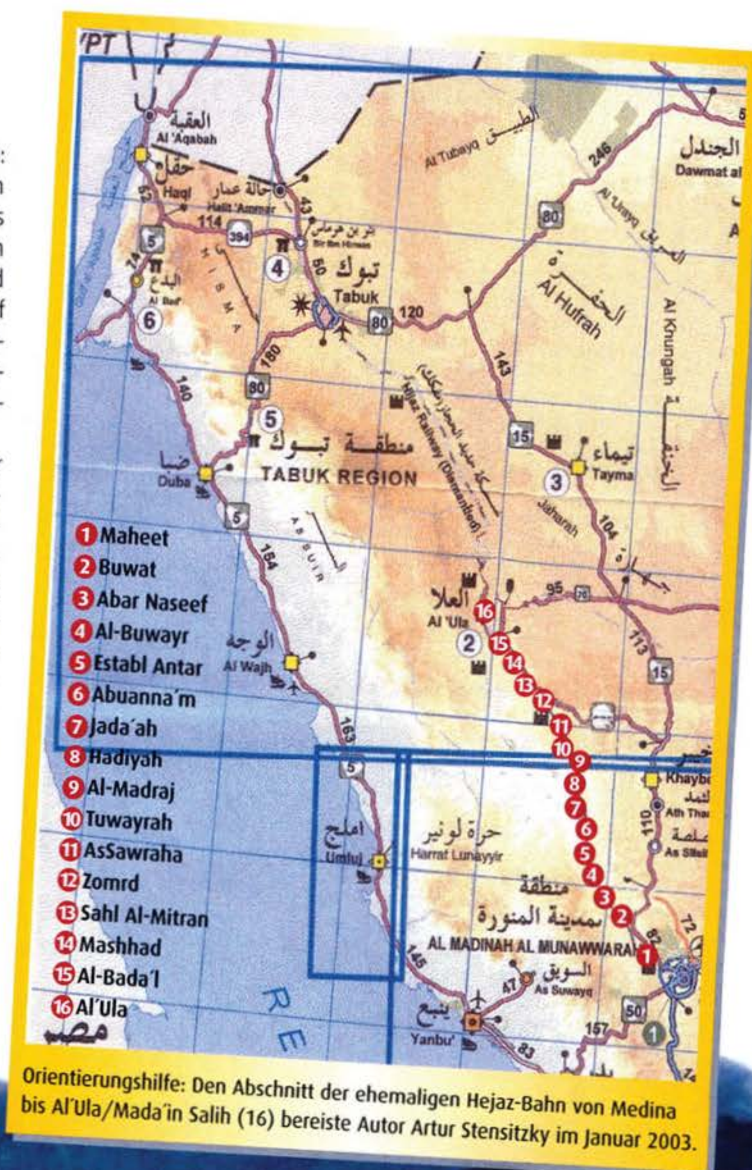
Teil 2 folgt im Juli-Heft

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts beherrschten noch die Türken den mittleren Osten, so auch neben Jordanien große Teile des heutigen Saudi-Arabiens. Der damalige Herrscher des ottomanischen Reiches, Sultan Abdel Hamid II., beschloss im Jahre 1900, eine Eisenbahn von Damaskus nach Medina und Mekka, die heiligsten Stätten des Islam, zu bauen.

Als gläubiger Moslem gab der Sultan natürlich als Hauptgrund für den Bahnbau den schnellen Transport von Pilgern an. Mit Sicherheit hatte er aber auch die militärischen Vorteile wie schnelle Bewegung und Versorgung seiner Truppen im Sinn.

Um die Bausumme, immerhin drei Millionen Pfund, nicht nur aus der Staatskasse aufbringen zu müssen, verfiel Abdel Hamid II. auf einige pfiffige Ideen: Alle öffentlich Bediensteten mussten einen Teil ihres Gehalts abtreten, Sonderbriefmarken wurden herausgegeben und auch der Erlös aus dem Verkauf der Felle jener Tiere, die an religiösen Feiertagen geopfert wurden, landete in der Eisenbahnkasse.

Die Bauaufsicht übertrug der Sultan dem deutschen Ingenieur Heinrich Meissner. Diesem standen 7000 Arbeitskräfte zur Verfügung, um die schwierige Aufgabe zu bewältigen. Obwohl beispielsweise das heutige Saudi-Arabien keinerlei ständig Wasser führende Flüsse aufweist, mussten nicht weniger als 2000 Wasserdurchlässe und Brücken den Bahndamm gegen plötzlich auftretende Fluten schützen. Manch unerfahrener Reisender, der in einem trocke-



Orientierungshilfe: Den Abschnitt der ehemaligen Hejaz-Bahn von Medina bis Al'Ula/Mada'in Salih (16) bereiste Autor Artur Stensitzky im Januar 2003.

PILGER-REISE

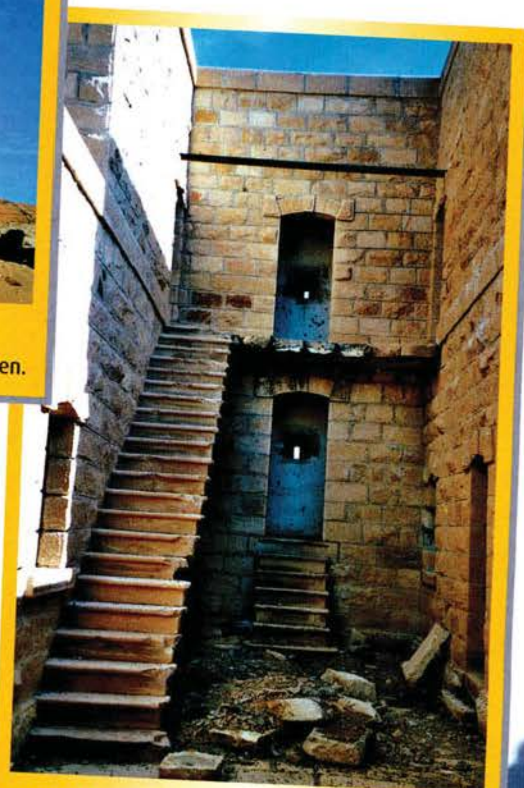
Für Nicht-Muslime ist Saudi-Arabien noch immer nahezu verschlossen. So gelingt es auch nur ganz wenigen, diesen Teil der legendenumwobenen Hejaz-Bahn zu Gesicht zu bekommen.

nen Wahdi kampierte, ertrank so schon in der Wüste.

Auch den Folgen der heftigen Sandstürme hatte die Ingenieurs-Kunst zu trotzen. Als besonders geschickt erwiesen sich die einheimischen Steinmetze, die aus Sandstein oder Basalt die behauenen Quader schufen, aus denen die wehrhaften Bahnhöfe, Unterkünfte und Wassertürme errichtet wurden.

Schon die Bautrupps sahen sich nämlich nicht nur den Widrigkeiten von Wetter und Landschaft ausgesetzt, sondern auch den dauernden Überfällen der Beduinen. Diese erblickten in den Fremden nicht allein ungläubige Eindringlinge, sondern sahen auch ihre Existenz bedroht: Schließlich hatten die Beduinenstämme nicht nur von alters her das Monopol, Karawanen zu bilden und zu führen; sie beanspruchten zugleich das Recht, diese zu überfallen und auszurauben. Vor allem deshalb wurden alle 20 Kilometer →

Keine Burg, keine Karawanserei: Die alle 20 Kilometer errichteten Bahnhöfe sind dank des trockenen Wüstenklimas noch sehr gut erhalten.



Innenhof einer Bahnstation: Aus Sandstein und aus Basalt bestehen die Zweckbauten. Sie zeugen noch immer von der exzellenten Arbeit der Steinmetze.



Der Festungscharakter täuscht nicht: Wegen der überaus kriegerischen Beduinenstämme waren einst in jedem Bahnhof entlang der Bahnstrecke 25 türkische Soldaten stationiert.

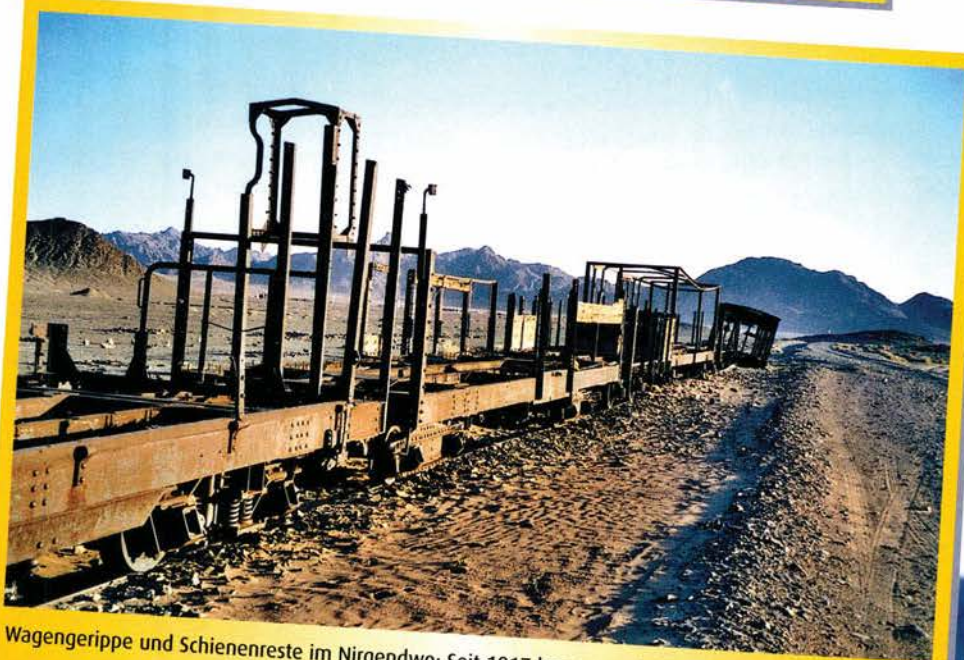
AM NACHTHIMMEL DIE MILCHSTRASSE, VOR DEM ZELT HEJAZ-BAHN-RESTE



Diese Bahnhofs-Inschrift vermerkt nur das Baujahr 1326, freilich nach der arabischen Zeitrechnung. Das entspricht unserem 1908.



Lawrence von Arabien lässt grüßen: Beschuss und Sprengstoffanschläge unterbrachen die Hejaz-Bahn.



Wagengerippe und Schienenreste im Nirgendwo: Seit 1917 bezeugen sie den arabischen Aufstand.

entlang der eingleisigen, meterspurigen Strecke burgähnliche Bahnhöfe errichtet. Sie waren mit jeweils 25 türkischen Soldaten besetzt, und bei jeder vierten Station stand eine Kaserne.

Am 1. August 1908 war es soweit: Die Hejaz-Bahn, eingedeutscht Hedschas-Bahn, wurde eingeweiht. Für die 1300 Kilometer von Damaskus bis nach Medina benötigte der Eröffnungszug mit geladenen Gästen drei Tage und drei Nächte. Dabei erreichte er immerhin Geschwindigkeiten bis zu 60 km/h. Welch ein Fortschritt gegenüber der zwei Monate dauernden Karawanenreise!

Rekordverdächtig ist die Betriebsdauer der Hejaz-Bahn: Bereits 1924 wurde der Verkehr komplett eingestellt.

Was geschehen war? Seit November 1914 befand sich die Türkei im Krieg mit Großbritannien, Frankreich und Russland, und im Juni 1916 erhoben sich die Araber gegen sie. Mit inoffizieller britischer Unterstützung – Lawrence von Arabien lässt grüßen – gelang es den Aufständischen unter Ibn Saud, durch Sprengstoffanschläge und Beschuss im Frühjahr 1917 wesentliche Teile der Bahn zu zerstören. Auf den verbliebenen Teilstücken verkehrten nur noch unregelmäßig Züge, bis sieben Jahre später auch die letzte Dampflok abgestellt wurde.

Eine Wiederinbetriebnahme war im Königreich Saudi-Arabien mehrfach angedacht. In den 60er-Jahren kam es sogar zu einigen Rekonstruktionsmaßnahmen am Oberbau, doch es blieb bislang beim Ver-

such. Zeugen sind hier und da die Reste der gelben Baustellenfahrzeuge.

Sie wie auch die Spuren der Bahnüberfälle aus dem Jahre 1917 konnte ich persönlich in Augenschein nehmen. Während das Land nämlich für Touristen noch immer nahezu verschlossen ist, bekam ich ein Visum, weil mein Sohn in Saudi-Arabien lebt und arbeitet. So hatte ich das Glück, bei einer Tour entlang und auf der Bahntrasse von Medina bis Al'Ula/Mada'in Salih, bekannt durch seine nabatäischen Grabstätten, mitfahren zu können.

Abseits unbefestigter Straßen ist das noch immer ein Abenteuer. Man übernachtet irgendwo in der Wüste im Zelt und staunt, wie kalt es nachts wird. Der faszinierende Sternenhimmel und die Entdeckung, dass es die Milchstraße noch gibt, wären allein schon die Reise wert. Nicht minder beeindruckt der erstaunlich gute Zustand der Bahnbauten. Die Schienen sind dagegen fast ausnahmslos verschwunden. Zerstörte und heute noch neben dem Bahndamm liegende Loks und Wagen zeugen von der bewegten Vergangenheit.

Die Waggons sollen überwiegend belgischer Herkunft sein, doch habe ich an einem Drehgestell das Firmenzeichen von Guttsmann aus Breslau entdeckt. Eine Jung-Maschine steht im restaurierten Lokschuppen von Mada'in Salih.

Wann sich das Land Eisenbahnpilgern öffnet? Wer weiß!

Artur Stensitzky/hc

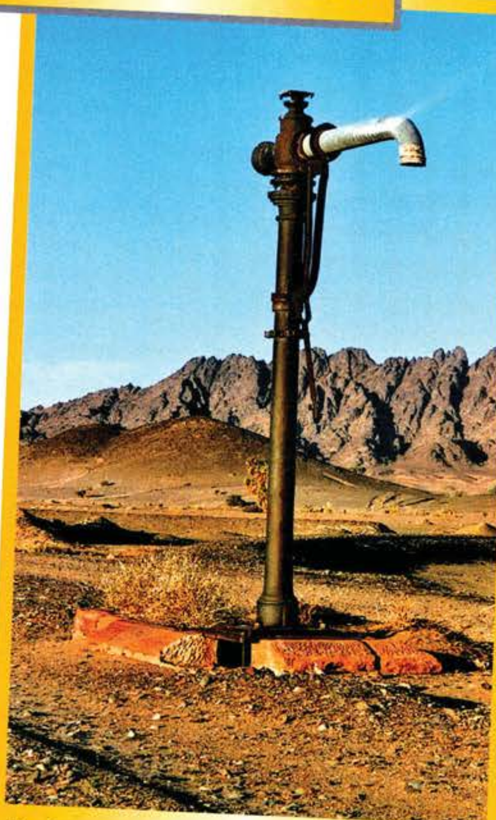


Angeblich sollen die meisten Waggons aus belgischer Fabrikation stammen, doch dieser Drehgestellfund zumindest spricht eine eindeutig andere Sprache.

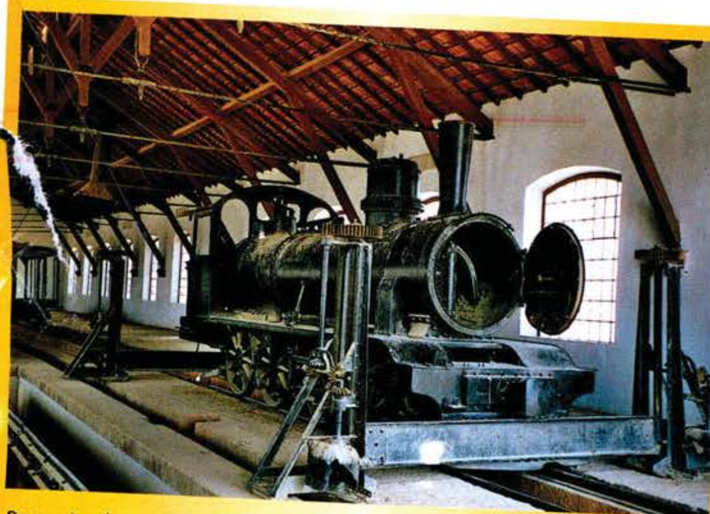


Das Firmenschild verrät: Die in Mada'in Salih unter Dach stehende Dampflokomotive hat Jung mit der Fabriknummer 964 ausgeliefert.

Fotos: A. Stensitzky



Hier fasst schon seit Menschengedenken keine Lok mehr Wasser, doch der Kran über der Zisterne sieht noch immer erstaunlich funktionstüchtig aus.



Der restaurierte Lokschuppen in Mada'in Salih beherbergt unter anderem auch noch diese 1906 von Jung in Jungenthal gebaute Meterspur-Maschine.

Verkaufen Suchen Tauschen



GüterBahnhof

VERKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Bausatzmontierung- Weinert, ML, Westmod., Perl, Günther zu fairen Preisen. Anruf lohnt sich. Tel. (0871) 9454116 nach 18 Uhr

LGB-Loks, -Waggons u. Zubehör sowie Sammlerstücke, Pola- u. Piko-Gebäude, Tausch möglich. Liste anfordern. Suche RhB-Modelle. Tel. (0201) 697400 Fax (0201) 606948

Vitrinen-Modelle, MS, Handarbeit, aus Altersgr. abzugeben. 1 BR G8, 1 BR 75, 1 Mallet GTL, 2 x 44, 1 E-Lok, alle Modelle neu, 1 Loklaterne Bj. 1938 Görlitz, Preis VB. Tel. (0261) 85750

Verk. Ersatzteile Piko H0/N sowie TT. Modelleisenbahner 1952 - heute. Bitte Liste anfordern. Petra Dettweiler, Straße der Einheit 4, 04420 Kulkwitz

www.eisenbahn-pin.de Anstecknadeln, Krawattenklammern, Schlüsselanhänger **G**

Große Sammlung wird aufgelöst!: Ältere Gleise aller Marken u. Spuren Z-N-TT-H0-S-0, Loks und Wagen, Zubehör, Wiking-Autos, Journale, Bücher, Hefte. Würde auch alles Mögliche tauschen. Tel. (06263) 9276 Fax 9277

Digital Geräte von Märklin 1 x 6040, 1 x 6043, 3 x 6083, 1 x 6088, zusammen 350,- Euro. Tel. (0511) 662641 oder (0162) 7850831

Tausche H0-Sammlung Lokomotiven DR Ost, Ep. IV, 39 Stück max. 2 Jahre alt, absolut neu gegen gleichwertige in N-Spur, auch Kauf einer Sammlung. Verkaufe Spur H0, Oberleitung, komplett für Großanlage Masten + Quertragew. + Leitungen, alles neu, für 470,- Euro. Trix H0 1938 1 x E-Lok, 14 x Wagen, 2 x Trafo, 1 x Regler, 7 x Weiche + Schienen 400,- Euro. Tel. (0340) 2212094

Bahnhofsschild "Moschheim" Emaille ca. 200 x 50 cm (ehemalige Strecke Montabaur-Rennerod), HAG Re 6/6, Sondermodell 700 Jahre Schweiz in 3ltr. Wechselspannung (neuwertig), Original-Lokschild 01 086 NALR, Henschel-Fabrikschild (Alu-rechteckig) von 900-mm-Lok abzugeben. Tel. (0711) 2737288

Biete: 15 Betriebsbücher S-Bahn Berlin BR 475, sowie ca. 80 Blatt á 10,- Euro Eisenbahnedition, Archiv-Verlag (nicht vollständig) incl. 9 Ordnern. **Chiffre M-6/37670**

Gützold + Piko BR52 Kon., BR 75 sächs., BR 75 SNCF, BR 244 u. 3 P.-Wg. Csa95 m. Bremserh. fast neuw. abzugeben. Angebote an ralf.bitter@dgn.de, Tel. (038293) 12848

Verk. H0 Piko, BR 55 SNCF, 35,-; BR 50 65,-; BR 106 35,-; BR 120 45,-; BR 130 25,-; VT 137 Transexpress (3-tlg.) 35,-; Länderbahnzug 1913 G 8.1 85,-; div. Schienenmaterial H0 Piko 30,-. Axel Kröber, Köhlerstr. 6, 01662 Meissen

Loks: Lima 2067, Roco E104, Piko BR 56. Wenig gelaufen. Für Anlagenbetrieb oder Sammler. Alle Loks fast neu. Kirchstr. 9, 37133 Friedland. Tel. (05504) 1526

LGB-30660, F0-Panoramawagen, absolut neuwertig, unbespielt. Euro 230,-. Tel. (07231) 299887

Biete Berliner S- oder U-Bahnzug Spur H0, GS oder WS, Halbzug. Div. Typen FP 250,- Euro. Heinz Kiel, Sansibarstr. 9, 13351 Berlin, Tel. (030) 4525966

Hartel-Straßenbahngleise, größerer Posten, mit hohem Nachlass zu verkaufen. Alles fabrikneu. Liste von: Jürgen Plambeck, Stolpmünder Str. 37 A, 22147 Hamburg

Verkaufe kaum gefahrene, neuwertige Roco-Digital-H0-Anlage. Startset mit Dampflok, Wagen und Trafo. Lokmaus 2, 1 x Digitalweiche. Schienensets A-D, Diesellok BR 215 mit 2 Silberlingen und Steuerwagen. Nur komplett abzugeben. VB 280,- Euro. Bei Interesse: Peter Fuchs, Lerchenfeldstr. 6, 87600 Kaufbeuren

Kibri-Blech-Bhf. (H0) 135,- EUR, Kibri-Blech-Buffet (H0) 55,- EUR, ET-25 von KATO 170,- EUR, 2 Güterwagen von Arnold (Spur N) zus. 19,- EUR, Roco-Mini-Tanks Nr. 512, 513 und 535 zus. 100,- EUR, 2 Glaskessel-Wagen von Minitrix je 30,- EUR. Tel. (0711) 545927

Verk. H0-Artikel GS/WS (u.a. Mä 3302) und Literatur. Liste gg. Freicouvert. Rainer Pieper, Im Haaracker 15, 79599 Wittlingen, Tel. (07621) 914441 (AB)

Biete diverse russische Modelle H0, Liste frei. Peter Kondratiev, Postfach 7 80, RUS- 199155 St. Petersburg **G**

www.modellbahnwelt.com **G**

Wir bieten funktionsfähiges Spritzgusswerkzeug für Waggonfenster H0. Preisgünstig abzugeben, unter Tel. (036929) 80430 zu erfragen. **G**

www.eisendo.de

Die Adresse für exclusive Eisenbahnen:
www.johofi.com

Wie antworte ich auf eine Chiffre-Anzeige?

Wenn Sie auf eine Chiffre-Anzeige antworten möchten, senden Sie Ihre Antwort an:

MEB-Verlag GmbH
»MODELLEISENBAHNER«
Anzeigenabteilung
Chiffre-Nr........
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee

Wir leiten Ihr Schreiben umgehend weiter!

ANKAUF ALLGEMEIN
Modellbahn + Zubehör

Ankauf von Modellbahnen Spur Z - H0, auch Neuware aus Überbeständen, größere Sammlungen erwünscht, sofortige Barzahlung, Tel. (02841) 80352 und Fax

Märklin-H0-Loks gesucht. Kaufe Loksammlungen oder Einzelstücke, Wagen und kompl. Anlagen, alt oder neu. Tel. (07308) 41161 und Fax.

TT und LGB von Sammler gesucht. Kaufe Einzelstücke oder ganze Sammlung. Angebote erbeten unter Tel. (0341) 4613285 und Fax

Rokal TT oder Egger-Bahn: Einzelmod. oder Sammlung, Kataloge, Werbemat., usw., Ingo Vierk, Binsenstieg 65, 21502 Geesthacht, Tel. (04152) 836505 Fax 836506, ab 17 Uhr

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischm., Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578

Märklin-Fan sucht Ihre Sammlung: 800er bis digital, Zubehör, Autos, Sprint, Faller-AMS, Wiking! Hole ab, zahle bar - rufen Sie an! Wengler, Tel. (07308) 921918 abends

LGB, suche alles von LGB, Einzelteile und ganze Anlagen zur Erweiterung meiner Anlage. Zahle gut und hole auch ab. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel. (02771) 41585

Suche Modelleisenbahnen aller Spurweiten, auch größere Sammlungen. Waldemar Lange, Chemnitzer Str. 3, 36251 Bad Hersfeld, Tel. (06621) 78273 und Fax

Beckert - Modellbau
Gebergrundblick 16, 01728 Gaustritz b. Dresden
Hompage: http://www.beckert-modellbau.de
eMail: beckert-modellbau@t-online.de
Tel.: (0 35 1) 2 00 50 60
Fax: (0 35 1) 2 02 86 40

Ätzschilder en Kleinserien

Alle Spurweiten
alle Epochen
Ätzschilder nach **Wunsch**
farblich fertig in nur 14 Tagen !!! Lieferfrist

H0
Modell 2003
>>BR 53[vv]<<
limitierte Auflage von 50 Stk
Ganzmetall mit Zertifikat !
Rauchkammerrohre "glühen" nach Stromabschaltung 5 - 10 min weiter !!!
V V der K.Sächs.Sts.E.B. Best: 25011
BR 53[vv] der DRG Best: 15011
Vorbestellpreis bis 30.06.2003: 1449 €
Gesamtprospekt gegen 5,- € (bei Kauf Rückvergütung)

Modellbahn-Koster GmbH
Bergstr. 5, D-36167 Nüsttal
Tel.: 0 66 84-13 71, Fax 0 66 84 - 5 96
bitte besuchen Sie unseren Online-Shop mit täglich wechselnden Angeboten
www.modellbahn-koster.de

10 Jahre
Modellverwaltungsprogramme
für Modellautos und/oder Modelleisenbahnen
Aktuelle Version 17 - updatefähig mit umfangreichen Funktionen, Datenkataloge und Bilddaten lieferbar.
Programme ab 25 € - Bilddateien ab 10 € - Demo 3,06 € (in Postwertzeichen). **Info kostenlos!**
Homepage: www. modellverwaltung.de
Ursula Zander * Tel. 02451/5020 * Fax: 02451/3456
Karl-Arnold-Str. 83 * D-52511 Geilenkirchen

MODELLBAHNLAND Bonn-Rhein-Sieg
Ihr Modelleisenbahnfachgeschäft
Stiftsplatz 5, 53111 Bonn, Telefon: (0228) 34 24 10

Trix N 11108	Digitalstarts. BR 03 + V160	349,00 €
Trix N 11422	Personenzugset DRG	149,00 €
Trix N 11439	Startset BR 216 u. Güterzug	99,00 €
Trix N 11445	Zugset Geislinger Steige	189,00 €
Trix N 11433	Startset BR 212 u. Güterzug	99,00 €
Trix N 11457	Güterzugset Kokillen	129,00 €
Trix N 11458	Startset BR 216 u. Güterzug	99,00 €
Trix N 11463	Doppelstockzugset SBB	179,00 €
Trix N 12216	Dampflok BR 44 DR, Ep. III	199,00 €
Trix N 12227	Dampflok BR S3/6 bay.	189,00 €
Trix N 12611	Dampflok BR 03 DB, Ep. III	149,00 €
Trix N 12618	Dampflok BR 52 DB, Ep. III	139,00 €
Trix N 12652	Elok BR 140 DB, Ep. V	89,00 €
Trix N 12734	Elok BR CC6500 FRET	99,00 €
Trix N 12784	Elok BR 460 SBB	129,00 €
Trix N 12865	Triebzug KLM NS	189,00 €
Trix N 13359	ICE-Servicewag. DB, Ep. V	19,90 €
Trix N 15225	Kesselwagenset Aral DB, Ep. V	36,00 €

Versandkostenanteil: € 4,50 mit Vorausrechnung, weitere Angebote im Internet: **www.modellbahnland.com** oder als Faxabruf unter **(0228) 34 89 19**

Modell- & Garteneisenbahnen Dirk Bertram
LGB-Extra-Händler
Wurzener Str. 4 • 04315 Leipzig
A & V und Neuware Eurotrain
Öffnungszeiten: Mo. - Fr. 10.00 Uhr - 18.00 Uhr, Samstag 9.00 - 12.00 Uhr
Tel. / Fax: 0341/6994114, Funk: 0170/3502485, E-Mail: DBer868783@aol.com

LGB:	- 70255 digitales Startset	649,00 €	Pola (G):	- 927 Haus im Bau	59,90 €
	- 69572 Tender m. Sound	169,90 €		- 935 Wassermühle mit Motor	179,90 €
	- 42610 2 x Niederbordwagen	71,00 €	Piko (G):	- 62040 Bahnhof Rosenbach	75,00 €
	- 43730 4-achsiger Gondola	39,00 €		- 62041 Stellwerk Rosenbach	71,50 €
Pola (G):	- 901 Bahnhof Schönweiler	179,90 €		- 62068 Sonnen-Apotheke	39,90 €
	- 914 Stellwerk Schönweiler	99,90 €	Aristo (G):	- SD45-4 Motoren	389,00 €

Diese Preise sind Laden- und Versandpreise. Versandpauschale bis 300,00 € = 5,90 €, darüber = 0,00 €. Bitte fordern Sie kostenlos unsere Preislisten in G oder TT an (telefonisch oder schriftlich).

GHW-Modellbauversand Gabriele Hüttl-Wagener
Ihr Partner für den Funktionsmodellbau

Schrauben/Modellbauschrauben ab M 1 in Stahl, Ms. Niro, Kunststoff (M2), Blech-, Holz-, Trox-Schrauben, DiN-Teile, (ca. 2500 Ausführungen) Zahnräder ab Mod. 0,3. Kegel-, Schnecken-, Zahnriemenräder, Ketten, Gewindeschneid-Werkzeuge ab M 1, Spiralbohrer, Klemmhalter, Drehmeissel, Handwerkzeuge, Materialien zum Drehen (Stahl/Ms./Alu/Kunststoff), Pneumatik, und vieles mehr liefern wir schnell zu fairen Preisen. **Katalog (108 informative Seiten) komplett im Internet, oder gegen € 5,00 in Briefmarken/Schein (Ausland € 10,00) bei uns anfordern. Ab € 50,00 Bestellwert erstatten wir den Katalogpreis.** PROXXON-Produkte zu unseren Hauspreisen.

Gewerbering 29 - D-41372 Niederkrüchten, Tel. 02163/8 17 67, Fax: 8 26 70
e-mail ghw@ghw-modellbau.de - Internet: www.ghw-modellbau.de

Wir sind für Sie da!
Modellbahn Saxonia Chemnitz • Am Schloßteich / Bergstr. 4

Sondereditionen H0

	Glockenwagen, Glocke, Klöppel, Transportrahmen, limitiert 200 Stück:	35,00 €
Set:	Frauenkirchenwagen & Glockenwagen:	55,00 €
Set:	Esinatransport Karl-Marx-Stadt (Esinawagen, Tatra, Culemeyer), limitiert 50 Stück:	40,00 €

alle incl. Porto

Info: Dipl. Ing. Dietmar Goller · Tel.: (0371) 3361541 · Fax: (01805) 0603349028
Mail: modellbahn.saxonia@t-online.de · Domaine: www. Modellbahn-Saxonia.de





Modellbau: P.A.F. Modellbauw; foto: M. Tiedtke

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen, oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen, oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken.

Die Redaktion erreichen Sie mit:
redaktion@modelleisenbahner.de

und die Anzeigenabteilung mit:
anzeigen@modelleisenbahner.de

Suche LGB: Kö. oder Schweineschnäuzel, auch mit defektem Antrieb, evtl. Tausch gegen H0-DDR-Lok, -Wagen möglich. Tel. (0351) 4845448

Flm. 4350 BR 120 Vors. bis 75,- Euro; Güther BR E 80 n. Gebot; Roco 194 - 178 OZBG gg. Gebot. Tel. (09244) 8161 evtl. AB

Suche von SB-Modellbau Walkaroundregler, Kat.-Nr. 81002 zum Festeinbau o. Kabel. Verkaufe Roco-Schotterwagen DR-Ost. Kat.-Nr. 46682, neuwert. Suche von Fleischmann Kat.-Nr. 5214 Platte DR-Ost. Frank Müller, Alt Friedrichsfelde 74, 10315 Berlin, Tel. (030) 5137115

Fleischmann-Schwungmassenanker gesucht, auch größere Stückzahlen, sowie Repa-Lok aus Digital-System. Tel. (02369) 1510

Kaufe Ihre Modellbahn! Gern größere Sammlungen, Geschäftsauflösungen und Restposten. Sofortige Barzahlung!!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

VERKAUF
Loks + Wagen H0

Piko H0: BR 01.5 55,-, BR 41 Reko 60,-, BR 52 Kondens 55,-, BR 24 30,- Tel. (0345) 5603847

Seltenheit: 214.04 (BR 12), vergoldet, in Schauvitrine, unbespielt: 260,- Euro; Lil. 4001 BR 18.3 (bad) DRG: 150,- Euro; 9102, BR 91, DRG: 95,- Euro; 106201, BR 62, DB: 170,- Euro. Tel. (06131) 362034

Verkaufe gegen Gebot: Northern Pacific Class A.5, 4-8-2, Balboa Scale Model. Chesapeake + Ohio. Mallet 2-6-2 2-6-6-2, United. DB BR 93, 2-8-2 T, Merker + Fischer. Great Northern Caboose w/truck No. 350, Tenshodo. Alle montiert, bemalt. Tel. u. Fax: (08133) 6534

TEE-Anhänger, Märklin 1. Klasse, Großraum-D-Zug-Anhänger Roco-Gepäckabteil- und -Steuerwagen Sachsenmodelle 2.-Kl.-Abteilwagen. Gespräch erwünscht: Tel. (0721) 553054 (Karlsruhe)

3 Sonderwagen v. Modellbahntreff Göppingen 1997, 1999 u. 2001. Absolut neu, f. 90,- Euro, frei Haus z verkaufen. Tel. (08226) 515

Verkaufe DB-AG, verkehrsrote Diesellokomotive (216) Cargo Märklin oder Tausch gegen Märklin 110 oder 143 oder 140 DB (Bundesbahn) Gespräch erwünscht: Tel. (0721) 553054

Märklin 3059 Le Capitol, 2 x 4075 Le Cap., 39561 299,-; 37557 299,-; 37391 160,-; 39606 249,-; 39190 269,-; 39602 259,-; OVP, neu. Tel. (02543) 239741

Nohab, BR 23, 38, 42, 52, 56, 66, 86, 89, 91, 95, Herr 99, 50-er Jahre, 80-er Jahre, Wagen, Automodelle, Kataloge, usw. Tel. (03473) 814610

Modell Eisen Bahner

Ihre private Kleinanzeige: 5 Zeilen für nur 5,- €

5 EURO

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

1. Coupon (oder Kopie davon) faxen: (07524) 9705-45
2. Anzeigentext formlos per Brief oder Fax schicken
3. Coupon (oder Kopie davon) per Post schicken an:

MEB-Verlag,
Anzeigenabteilung,
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

ANZEIGEN-BESTELLCOUPON

Die Anzeige ist ☐ **gewerblich** (pro Druckzeile 2,66 € + MwSt., **mindestens 3 Druckzeilen**) Gewerbliche Anzeigen werden mit „G" gekennzeichnet

☐ **privat** (je 5 Zeilen pauschal 5,- €. Beispiel: 1 - 5 Zeilen = 5,- €, 6 - 10 Zeilen = 10,- € usw.)

☐ **eine Chiffre-Anzeige** (Gebühr zusätzlich 8,- €)

Gewerbliche Anzeigen bitte per Lastschrift bezahlen oder Rechnung abwarten.

Der Text soll in der Rubrik

1 ☐ Verkauf allgemein	15 ☐ Verkauf Loks + Wagen N & Z	30 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude TT	70 ☐ Verkauf Bücher + Zeitschriften
2 ☐ Ankauf allgemein	16 ☐ Ankauf Loks + Wagen N & Z	31 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude TT	75 ☐ Ankauf Bücher + Zeitschriften
5 ☐ Verkauf Loks + Wagen H0	20 ☐ Verkauf Loks + Wagen allg.	35 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude N & Z	80 ☐ Verkauf Fotos + Dias
6 ☐ Ankauf Loks + Wagen H0	21 ☐ Ankauf Loks + Wagen allg.	36 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude N & Z	85 ☐ Ankauf Fotos + Dias
10 ☐ Verkauf Loks + Wagen TT	25 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude H0	40 ☐ Verkauf Zubehör + Gebäude allg.	88 ☐ Urlaub
11 ☐ Ankauf Loks + Wagen TT	26 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude H0	41 ☐ Ankauf Zubehör + Gebäude allg.	90 ☐ Dies + Das
			95 ☐ Börsen + Auktionen

_______ **mal ab der nächstmöglichen Ausgabe erscheinen.** (Nach Anzeigenschluss eintreffende Anzeigen werden im nächsten Heft veröffentlicht.)

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon usw. in die Kästchen eintragen. Sie zählen bei der Berechnung mit. Wegen Fettdruck und unterschiedlicher Zwischenräume gibt es eventuell Abweichungen zwischen Coupon und gedruckter Anzeige.

Name/Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

LKZ/PLZ/Ort

Telefon inkl. Vorwahl

Fax

Ich bin Abonnent ☐ Ja ☐ Nein

☐ Den Betrag von € _______ buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) ab. (Gilt nicht für Ausland)

Konto-Nummer

Bankleitzahl

Bank

☐ Betrag über € _______ liegt in bar / als Scheck bei.

Datum, Unterschrift

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

In diesen Fachgeschäften erhalten Sie den MODELLEISENBAHNER

Die Übersicht enthält nach Postleitzahlen geordnet alle Modellbahn-Fachgeschäfte, die in ihrem Sortiment den MODELLEISENBAHNER führen. Rufen Sie uns bitte an, wenn Sie auch auf dieser Seite aufgeführt werden wollen.

Telefon (07524) 9705-0, Fax (07524) 9705-45

PLZ-Gebiet 0

- **01069 Dresden:** Lokpavillon Dresden, Friedrich-List-Platz 2;
- **01108 Dresden:** Körner Modellbahn, Königsbrücker Landstr. 372;
- **01237 Dresden:** Modellbau Peter, Reicker Str. 104;
- **01277 Dresden:** Bufe-Fachbuchzentrum Eckard Rose, Reinhold-Becker-Str. 28; Modelltechnik Großbahnen, Oehmestraße 16;
- **01307 Dresden:** Tan Modellbau u. Modelleisenbahnen, Pfotenhauerstr. 66;
- **01326 Dresden:** Der Modelleisenbahnladen Saase u. Leuteritz GbR, Pillnitzer Landstr. 242; Modellbau + Bastlerbedarf, Friedrich-Wieck-Str. 8;
- **01445 Radebeul:** Modelleisenbahnen Klaus Grundkötter, Hauptstr. 22;
- **01468 Moritzburg:** Eisenbahnladen, Schloßallee 27;
- **01471 Radeburg:** Modellbahn Otto, Königsbrücker Str. 28;
- **01558 Großenhain:** Modellbahn und Modellbau, Meißnerstr. 16;
- **01594 Boritz:** Modell Shop Bernd Werner, Leckwitzer Str. 8;
- **01662 Meißen:** Modell- u. Technik Meißen, Gerbergasse 7;
- **01773 Altenberg:** Elektro Rode Modelleisenbahnen, Rathausstr. 24;
- **01796 Pirna:** Modellbahnen + Modellbau, Dohnaischer Platz 6 A;
- **01773 Altenberg:** Elektro-Rode, Rathausstr. 24;
- **01809 Heidenau:** Hobby Boutique, Ernst-Thälmann-Str. 4;
- **01844 Neustadt:** Spielzeugland Sick, Karl-Marx-Str. 2;
- **01896 Pulsnitz:** Modelleisenbahn Modellbau Service A. Jünger, Julius Kühn Platz 9;
- **01904 Neukirch:** Klein-Technik Hobby-Treff Inh. Ortrun Kaufer, Hauptstr. 44 b;
- **01936 Königsbrück:** Modellbau Pofand Modelleisenbahnen, Alte Poststr. 7;
- **02708 Löbau:** Spielzeugland Inh. Marlies Reuss, Rittergasse 3;
- **02730 Ebersbach:** Modellbahn-Boutique Inh. Bärbel Siller, Löbauer Str. 11;
- **02763 Zittau:** Bahn + Modell Fichte & Lenk GmbH, Markt 20; Haltepunkt, Techn. Spielwaren u. Modellbahn, Inh. Jähne und Teichgräber, Reichenberger Str. 32;
- **02826 Görlitz:** Modell Bahnhof, Inh. Ingolf Feldt, Nonnenstr. 13;
- **02994 Bernsdorf:** Modelleisenbahn/Spielwaren, Dresdner Str. 26;
- **03048 Cottbus:** Böcking & Sohn Modelleisenbahnen + Modellbau, Vetschauer Straße 70;
- **04109 Leipzig:** Herrmann Modellbahnen, Burgstr. 4;
- **04159 Leipzig:** Spiel + Hobby Station Nütz, Georg-Schumann-Str. 248
- **04229 Leipzig:** Modellbahnfachgeschäft A. Nitsche, Altranstädter Str. 44; Schwarz-Modelleisenbahnen, Walter-Heinze-Str. 9;
- **04277 Leipzig:** Bahn + Hobby Günsel, Karl-Liebknecht-Str. 152;
- **04279 Leipzig:** LGB-Station Bemmann im "Moritz-Hof", Zwickauer Str. 125;
- **04289 Leipzig:** Modellbahnen Karsten Klinger, Prager Str. 275;
- **04315 Leipzig:** Dirk Bertram, Wurzener Str. 4;
- **04318 Leipzig:** Bernd Missler Spielwaren u. Modellbahn, Martinstr. 3;
- **04736 Waldheim:** Hofmann's Hobby-Shop, Niederstadt 27;
- **06108 Halle/Saale:** Modellbahnstation Inh. Stefan Ullrich, Kleine Ulrichstr. 19;
- **06110 Halle:** Modellbahncenter Minich, Lutherplatz 11 (a. Wasserturm);
- **06114 Halle/Saale:** Spielwaren u. Modellbahnen Halle GbR, Große Brunnenstraße 63;
- **06217 Merseburg:** Fröhlich's Modellbahnstudio Inh. Ilona Fröhlich, August-Bebel-Str. 54;
- **06231 Bad Dürrenberg:** TT-Modellbahnstübchen, Ostrauer Str. 13;
- **06406 Bernburg:** Bernburger Modellbauladen, Liebknechtstr. 10;
- **06484 Quedlinburg:** Modellbahn-Service Dietrich Steinbrink, Pölkenstr. 24;
- **06525 Sangerhausen:** Spielwaren Schwabe, Ulrichstr. 2 (Am Kino);
- **06528 Oberröblingen:** Spielwaren - Modelleisenbahn, Inh. Jörg Rubelowski, Hauptstr. 65;
- **06547 Stollberg:** Der Modellbahnhof W. Gurniak & Partner GbR, Bahnhof 1;
- **06556 Artern:** Hoffmann Elektrotechnik u. Modelleisenbahn, Puschkinstr. 34 ;
- **06618 Naumburg:** Modellbahneck Wolfgang Ethner, Freyburger Str. 4;
- **06667 Weißenfels:** Modellbahn Ehrhardt, Beuditzstr. 2 A;
- **06749 Bitterfeld:** Modelleisenbahn-Center, Walther-Rathenau-Str. 45;
- **06774 Söllichau:** TT-Host-Modellbau Neumann & Riethdorf GbR, Bergstr. 23;
- **07381 Pößneck:** Günthers, Inh. Margit Günther, Neustädter Str. 75;
- **07607 Eisenberg:** Modellbahnshop, Inh. Heinz Marek, Steinweg 18;
- **07937 Zeulenroda:** Modellbahn-Modellbau Inh. M. Schuster, Schopper Str. 31;
- **07980 Berga/Elster:** Papier-Büro-Spiel-Modellbahnen H. Kretzschmar, Bahnhofstr. 19;
- **08107 Kirchberg:** Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service, Torstr. 2;
- **08223 Falkenstein:** Falkensteiner Modellbahnstube, Hauptstr. 32;
- **08262 Tannenbergsthal:** Modellbahnwelt Albert, Waldhäuser Str. 4 a;
- **08280 Aue:** C. A. Schieck Modelleisenbahnfachgeschäft, Auerhammer Str. 1;
- **08289 Schneeberg:** Modelleisenbahn, Fachgeschäft & Service, Kleinserienmodell Peter Lorenz, Stollnhof 1;
- **08297 Zwönitz:** Modellbahn + Zubehör Olaf Günther, Siedlungsstr. 8;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn Müller, Zwickauer Str. 219;
- **08468 Reichenbach:** Modellbahn-Spitzner, Albertistr. 16;
- **08523 Plauen:** Modellbahn Rösner, Thomas-Mann-Str. 14; Modellbahnfachmarkt Plauen, Neuendorfer Str. 145;
- **09113 Chemnitz: DG-ModellBahnVersand Dietmar Goller, Bergstr. 4**
- **09127 Chemnitz:** Modellbahn-Center Jennert, Augustusburger Str. 249;
- **09212 Limbach-Oberfrohna:** Modellbahnladen Susanne Sabsch, Querstr. 17;
- **09326 Geringswalde:** Modellbahnhof Hobby+ Spiel, Dresdener Str. 66;
- **09355 Gersdorf:** Tool Power, Modell + Modellbahnen, Inh. Ralf Kötteritz, Siedlerweg 1a;
- **09366 Stollberg:** Modellbahnen Junghanns, Rudolf-Breitscheid-Str. 17;
- **09419 Thum:** W. Oelmann Inh. Ralf Oelmann, Greifensteinstr. 5;
- **09456 Annaberg-Buchholz:** Modellbahn Gudrun Höber, Bärensteiner Str. 72;
- **09465 Neudorf/Erzgebirge:** Fahrkartenstübl im Bahnhof Neudorf, Am Bahnhof 6 c;
- **09496 Marienberg:** Modell u. Bahn, Zschopauer Str. 11;

PLZ-Gebiet 1

- **10178 Berlin:** Breier Spielbahnhof, Alexander Platz, Berlin Mitte
- **10318 Berlin:** Modellbahnbox Karlshorst, Treskowallee 104;
- **10405 Berlin:** Modellbahnen a. Königstor Inh. S. Teich, Greifswalder Str. 2;
- **10409 Berlin:** Modellbahn u. Modellbau Fliegender Hamburger, Inh. Detlef Appel, Erich-Weinert-Str. 142;
- **10437 Berlin:** Modelleisenbahnen Lothar Fohringer, Kopenhagener Str. 73;
- **10589 Berlin:** Modellbahnen a. Mierendorffplatz GmbH, Mierendorffplatz 16;
- **10627 Berlin:** Toto's Eisenbahnladen Michael Dümchen, Pestalozzistr. 28;
- **10711 Berlin:** Schiffs- u. Modellbahn-Studio, Joachim-Friedrich-Str. 22-23;
- **10717 Berlin:** Der Lokvogel Modelleisenbahnen + Zubehör, Holsteinische Str. 44; Zentral-Station An- und Verkauf, Güntzelstr. 39;
- **10789 Berlin:** Micha's Bahnhof, Nürnberger Str. 24 a; Modellbahnen Turberg, Lietzenburger Str. 51;
- **10827 Berlin:** Hajo's Spielzeugland, Kolonnenstr. 5 - 6; Helma's Lokschuppen, Crellestr. 2;
- **10967 Berlin:** Der Modellbahner am Zickenplatz, Boppstr. 7;
- **12051 Berlin:** Hardenberg LGB-Station Modell-Großbahnen, Siegfriedstr. 1;
- **12105 Berlin:** Modellbahn-Pietsch GmbH, Prühßstr. 34; Peter Gierke Modelleisenbahn+Spielzeug An- und Verkauf, Suttnerstr. 2;
- **12109 Berlin:** Modellwelt, An- u. Verkauf von Modelleisenbahnen, Mariendorfer Damm 45;
- **12109 Berlin:** Tabak & Mehr Shop, Inh. Mark Buhlin, Mariendorfer Damm 14;
- **12157 Berlin:** Eisenbahnen Vogelbusch Ankauf & Verkauf, Cranachstr. 9;
- **12163 Berlin:** Lokschuppen, Markelstr. 7;
- **12437 Berlin:** Reiner's Modellbahn-Padies, Kiefholzstr. 186
- **12542 Berlin:** „Zum alten Dampfross", Mike Lorbeer, Rudower Str. 70;
- **12621 Berlin:** Modellbahn-Sachse, Planitzstr. 9;
- **12689 Berlin:** Modelleisenbahnen Barbara Krüger, Wittenberger Str. 68;
- **13088 Berlin:** Modellbahntreff Fritko, Smetanastr. 10;
- **13189 Berlin:** Modelleisenbahnen Pankow Volker Ochs, Berliner Str. 48;
- **13359 Berlin:** Breier Modellbahnen, Mareike Biggam, Koloniestr. 143/Osloer Str. Berlin/Wedding
- **13581 Berlin:** Hobby Schult Technik, Klosterstr. 13 A;
- **14057 Berlin:** Breier Modellbahnen, Kaiserdamm 84, Berlin/Charlottenburg
- **14169 Berlin:** Modellbahnen in Zehlendorf B. Retzlaff, Berliner Str. 37;
- **14467 Potsdam:** Modellbahnen in Potsdam a. d. Fußgängerzone, Jägerstr. 20;
- **14469 Potsdam-Eiche:** Phillips Modellbahnhof, Kaiser-Friedrich-Str. 89;
- **15344 Straußberg:** Modellbahnbörse Lo(c)kschuppen, Lindenplatz 2;
- **15711 Königs Wusterhausen:** Modellbahnen & Mehr Inh. Ute Böhme, Weg am Krankenhaus 5;
- **15831 Mahlow:** Weichenläufer Modellbahnen, Bahnhofstr. 16;
- **15907 Lübben:** Spreewälder Bimmelguste Inh. Winfried Müller, Berliner Str. 4;
- **16225 Eberswalde:** Lok in-Roll out, Inh. Thiele und Hutfilz, Eisenbahnstr. 75;
- **16303 Schwedt/Oder:** Spielwarenfachgeschäft Brigitte Simon, Berliner Str. 135 B;
- **16321 Bernau:** Spielwarenfachhandel J. Bostedt u. D. Fischer, Breite Str. 13;
- **16352 Basdorf:** Hobbythek in Basdorf, Inh. Dieter Finster, Birkenstr. 83;
- **17033 Neubrandenburg:** Modellbahn & Modellbau, Inh. Harald Randel, Im Bahnhof Neubrandenburg;
- **17235 Neustrelitz:** Elektrohaus Winter, Glambeckerstr. 31;
- **17291 Prenzlau:** Spielwarenfachgeschäft B. Simon Inh. Salo Simon, Stettiner Str. 28;
- **17309 Pasewalk:** Modelleisenbahn & Modellbau Rast, Grabenstr. 4;
- **17438 Wolgast:** Modellbau und Hobby Wolgast, Wilhelmstraße 63;
- **17489 Greifswald:** Schildhauer-Modellbahn-Center, Schuhhagen 28/29-1Etage;
- **18055 Rostock:** Modelleisenbahnen Schultz, Lange Str. 3;
- **18057 Rostock:** Modellbahn Schaft Inh. St. Hellwig, Friedhofsweg 2;
- **19053 Schwerin:** Bärenstark-Spielwaren u. Modellbahnen, Geschw.-Sch.-Str.9, Burgseegal: Thomas Glüsing Modellbau u. Eisenbahn, Mecklenburgstr. 5;
- **19243 Wittenburg:** Deja Spielwaren GmbH idee+spiel Fachgeschäft, Große Straße 12;
- **19322 Wittenberge:** Modelleisenbahnstudio Inh. M. Hintz, Lenzener Str. 75 D;

PLZ-Gebiet 2

- **20255 Hamburg:** Modellbahnshop Beurich, Heussweg 70;
- **20354 Hamburg:** Wede Fachhandlung /im Hanse-Viertel, Grosse Bleichen 36 ;
- **22083 Hamburg:** Modellbahnkiste Wolter, Von-Axen-Str. 1;
- **22087 Hamburg:** Modellbahn Hesse, Landwehr 29;
- **22113 Oststeinbek:** Engel-Modellbahnen, Im Hegen 4;
- **22177 Hamburg:** Spiel + Hobby Haus Hartfelder, Bramfelder Chaussee 251;
- **22299 Hamburg:** Meyers Modellbahn Winterhude Spezialgeschäft f. Eisenbahn, Barmbeker Str. 171;
- **22393 Hamburg:** Modellbahn-Center Hamburg, Stadtbahnstr. 40;
- **22767 Hamburg-Altona:** Modellbahnkiste Wolter, Ehrenbergstr. 72;
- **22848 Norderstedt:** Modellbahnstation Behm, Am Tarpenufer 6;
- **22880 Wedel:** Die Gartenbahn Inh. Dieter Gringel, Mühlenstr. 42;
- **23966 Wismar:** Modellbahn Börse, Dankwartstr. 52;
- **24103 Kiel:** Gleis 7, Inh. Dieter Köster, Waisenhofstr. 7-9;
- **24223 Raisdorf:** Modellbahnladen Stehr GmbH, Gutenbergstr. 52;
- **25348 Glückstadt:** Meiners Hobby & Spiel GmbH, Gr. Kremper Str. 13;
- **25524 Itzehoe:** Spielzeug John, Feldschmiede 23;
- **25746 Heide:** Lütje Spielzeug & Computer, Süderstr. 4;
- **25813 Husum:** Loto-Toto-Zeitschriften, Süderstr. 1a;
- **26789 Leer:** Hobby-Shop, Bremer Str. 6;
- **28217 Bremen:** Modellbahn-Meyer Inh. Manfred Meyer, Bremerhavener Str. 73/75;
- **28237 Bremen:** Roland Modellbahnstudio GmbH & Co. A. Schuchardt + Partner, Gröpelinger Heerstr. 165;
- **28779 Bremen:** Modelleisenbahn u. Modellbauzentrale Bremen Nord, Besanstr. 111;
- **28865 Lilienthal:** Haar Modelleisenbahnen, Hauptstr. 92 + 96;
- **28870 Ottersberg:** Dodenhof, ;
- **29225 Celle:** Bastel- u. Railway-Depot, Lauensteinplatz 7;

PLZ-Gebiet 3

- **30159 Hannover:** Karstadt Sport & Spiel, Große Packhofstr.;
- **30419 Hannover:** Train & Play, Herrenhäuser Str. 53;
- **30161 Hannover:** Im Gleisdreieck, Raschplatz 1E;
- **31135 Hildesheim:** Modellzentrum Hildesheim, Peiner Landstr. 213;
- **31177 Harsum:** Rupert Kreye Modellbahnzubehör, Kaiserstr. 49;
- **31224 Peine:** City Kaufhaus Knolle, Bahnhofstr. 2;
- **31515 Wunstorf:** Der Eisenbahn-Keller, Lange Straße 20-22;
- **31582 Nienburg:** Emil Twele, Langestr. 53;
- **32427 Minden:** Modellbahnen Born, Königsstr. 132 a;
- **33098 Paderborn:** Technik und Hobby Rainer Temme, Kamp 32;
- **33102 Paderborn:** Modellbahn-Modellbau MMZ, Inh. W. Sester, Friedrichstr. 7;
- **33332 Gütersloh:** Modellbahnladen J. Weithöner, Kampstr. 25;
- **33602 Bielefeld:** Spiel und Hobby Brauns GmbH Abt. Modelleisenbahn, Feilenstr. 10 - 12;
- **33613 Bielefeld:** Geschenke-Eck Spielwaren, Gerh.-Hauptmannstr. 21;
- **34117 Kassel:** Modellbahn Oehler GmbH, Treppenstr. 9;
- **34123 Kassel: Spielwaren Walter Raabe, Leipziger Str. 153**
- **34133 Kassel:** Treffpunkt Eisenbahn, Altenbanauer Str. 133;
- **34414 Warburg:** Modelleisenbahnen - Modellbau, Zur Diemelmühle 11;
- **35510 Butzbach:** Günter Schott Modellbahnen, A.W. Heilstraße 2;
- **35708 Haiger:** Modellbahnen, Flug- und Modellbau, Hüttenstr. 1;
- **37176 Nörten-Hardenberg:** Adolf Scheer, Lange Str. 95;
- **37213 Witzenhausen/Werretal: Hobby + Technik**
- **37235 Hessisch Lichtenau:** Kaufhaus Frank, Poststr. 12;
- **37308 Heilbad Heiligenstadt:** Roland Conrad Modelleisenbahn & Elektrotechn., Stubenstr. 11;
- **37431 Bad Lauterberg:** H. Schwickert GmbH & Co. KG Spielwaren, Hauptstr. 88-92;
- **37431 Bad Lauterberg:** LGB-Station, Südharzer Modellbahnschuppen, Uwe Bierwirth, Dammwiese 4;
- **37603 Holzminden:** Streicher Modelleisenbahnen Modellautos, Wilhelmstr. 32;
- **38100 Braunschweig:** Auto & Bahn, Modelleisenbahnen und mehr, Bäckerklint 3;
- **38100 Braunschweig:** Modellbahn-Center Tiebe, Marstall 16;
- **38104 Braunschweig:** Zaade Modellbahnelektronik, Ebertallee 71;
- **38124 Braunschweig:** Modellbahnen Broders, Inh. Guido Broders, Jenasteg 6;
- **38300 Wolfenbüttel:** Modellstube, Breite Herzogstr. 24;
- **38820 Halberstadt:** Modelleisenbahnfachgeschäft Bettina Hohmann, Friedrich-Ebert-Str. 34;
- **38855 Wernigerode:** Harzer Reise & Geschenkboutique im Hauptbahnhof Wernigerode, Schreiberstr. 51;
- **39104 Magdeburg:** Stock & Heinze GmbH Modelleisenbahnfachgeschäft, Otto-v.-Guericke-Str.9;
- **39108 Magdeburg:** Modellbahn-Voigt Olvenstedter Str. 51;

• **39218 Schönebeck:** Fahrradgeschäft Ingo Klettke, Wilh.-Hellge-Str. 220;
• **39326 Samswegen:** Olaf Ehrlich, Ercosat, Meseberger Str. 14;
• **39343 Süplingen:** Modelleisenbahnen Barbara Pfaffenholz, Bodendorfer Str. 6;
• **39576 Stendal:** Modellbahnfachgeschäft Ehrig, Breitestr. 32;

PLZ-Gebiet 4

• **40217 Düsseldorf:** Menzel's Lokschuppen & Töff Töff GmbH, Friedrichstr. 6;
• **40625 Düsseldorf:** Modellbahn Breuer, Alter Markt 14-15;
• **40721 Hilden:** Modellbahnladen Hilden Inh. Klaus Kramm, Hofstr. 12;
• **40878 Ratingen:** Modellbahn-Auto-Laden,Inh. Wolfgang Degen, Bechemer Str. 47
• **41236 Mönchengladbach-Rheydt:** Spielwaren Weiß, Hauptstr. 14;
• **41334 Nettetal - Kaldenkirchen: Modelleisenbahnen und Zubehör** Willy Trienes, Venloer Str. 6;
• **41460 Neuss:** Stellwerk Modellbau GmbH, Friedrichstr. 17;
• **41836 Hückelhoven:** B & T Modellspielwaren GbR, Gladbacher Str. 29;
• **42281 Wuppertal:** Modell-Eisenbahn-Club, Stütingsberg 45;
• **42281 Wuppertal:** Modellbahn Matschke, Inhaber Laag GmbH & Co. Vertriebs KG, Schützenstr. 90;
• **42289 Wuppertal:** Modellbahn Apitz, Heckinghauser Str. 218;
• **42697 Solingen:** Modellbahnbörse Koch u. Schui, Bonner Str. 26;
• **42699 Solingen:** Modellbahnhof, Merscheiderstr. 23;
• **44135 Dortmund:** Karstadt Sport & Spiel (Spielwarenabt.), Ostenhellweg 34;
• **44141 Dortmund:** Der Lokschuppen Modellbahnen-Autoshop, Märkische Str. 227;
• **44287 Dortmund:** Modellbahntreff W. Tack-Braunmüller GmbH, Marsbruchstr. 133;
• **44787 Bochum:** Dau-Bo-Bahn/Dau-Modell, Herner Str. 278; Spielzeug-Paradies Wagner & Raschka OHG,Dr.-Ruer-Platz 6;
• **45145 Essen:** Modellbahn-Ecke Inh. Ursula Aschmann, Berliner Str. 29;
• **45279 Essen-Steele:** Kracht & Cramer Modelltechnik GmbH, Ruhrau 46a;
• **45476 Mülheim/R.:** Lenny's Bahnshop, Oberhausener Str. 141;
• **45479 Mülheim:** Modelleisenbahnen Euler, Grabenstr. 2;
• **46238 Bottrop:** Technoshop, Horster Str. 262;
• **46427 Emmerich:** Rail Art Video;
• **46483 Wesel:** Modellbahn Lübke, Caspar-Bauer-Str. 33;
• **47051 Duisburg:** Drehscheibe GmbH Bahn, Auto + Modell, Kuhstr. 8;
• **47798 Krefeld:** Crefelder Lokschuppen, Breite Str. 64 - 66;
• **47803 Krefeld:** Hermann Modellbahnen Inh. Karl Heinz Hermann, Hülser Str. 128;
• **47829 Krefeld:** Modellbahnzentrum Uerdingen, Niederstr. 83;
• **48145 Münster:** WieMo Modellbahntreff, Warendorfer Str. 21;
• **48153 Münster:** Gierse GmbH Modelleisenbahnen, Hammer Str. 27; Modellbahnen Walter Licht GmbH, Hammer Straße 157;
• **49078 Osnabrück:** JB Modellbahn-Service GmbH Inh. Jürgen Bergschneider, Lotter Str. 16;
• **49356 Diepholz:** Wilhelm Stegmann Modellbahnen, Kohlhöfen 3;
• **49808 Lingen/Wachendorf: Modellsport Gerd Lübbers, Mühlengraben 4;**

PLZ-Gebiet 5

• **50226 Frechen:** Kiosk Parge, Freiheitsring 2;
• **50321 Brühl:** Buchhandlung Köhl, Kölnstr. 30;
• **50667 Köln:** SF-Spiel + Freizeit Handelsbetrieb GmbH, Schildergasse 46-48;
• **50827 Köln:** Lypold's Modellbahnen, Venloer Str. 664;
• **51105 Köln:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hachenburger Str. 20;
• **51379 Leverkusen:** Bw-Opladen Modelleisenbahnen, Düsseldorfer Str. 173;
• **51381 Leverkusen:** Spiel & Hobby Studio, Quettlinger Str. 200;
• **51483 Bergisch Gladbach:** Eisenbahn und Modellbau Klaus Spisla, Mülheimer Str. 180;
• **51515 Kürten:** Eisenbahn u. Modellbau Klaus Spisla, Zum Wickchen 12;
• **51645 Gummersbach:** Eisenbahnmuseum Dieringhausen, Hohlerstr. 2;
• **52062 Aachen:** Modellbahn-Center Hünerbein, Markt 11-15;
• **52134 Herzogenrath:** Modellbahn B. Reichert, Bicherouxstr. 5-7;
• **52372 Kreuzau:** Drügh's Modelleisenbahnen Inh. M. Schoddel, Kreuzauer Str. 59;
• **52441 Linnich:** Brumm & Dampf Inh. Klaus Schmidt, Rurstr. 32 A;
• **53111 Bonn:** Modellbahnstation Bonn, Rosental 52; Modellbahnland Bonn-Rhein-Sieg, Inh. Winfried Lucht, Stiftsplatz 5;
• **53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler:** Technik Fritz, Modellbau u. Eisenbahn, Wilhelmstr. 51-52;
• **53859 Niederkassel:** Müller's Modellspielwaren Shop, Spicherstr. 8;
• **55130 Mainz:** Weisenauer Modellbahnladen Harald Schuldes, Wormser Str. 91;
• **55568 Staudernheim:** Haulk's Sammlereck, Inh. Gabi Schulz, Seegasse 2
• **56070 Koblenz-Lützel:** Margot's Modelleisenbahnen, Schüllerplatz 10 - nähe alter Moselbrücke-;
• **56564 Neuwied:** Modellbahntreff K. Nesselhauf, Heddesdorfer Str. 50;
• **57076 Siegen:** Keßler's Ecke Modellbahnen - Modellautos, Inh. Kober, Siegstr. 24;
• **57399 Benolpe:** Modellbahnstübchen Karl-Heinz Heine, Bahnweg 3 - bei Palmen;
• **58135 Hagen (Haspe):** Lokschuppen Hagen-Haspe Modelleisenbahnen-Modellautos, Kölner Str. 23 (B 7);
• **58452 Witten:** Fa. Franz Engel, Spielwaren/ Modellbahnfachabteilung, Ruhrstr. 26;
• **58511 Lüdenscheid:** Gustav Diels Nachf. Uhren-Schmuck-Lehrmittel, Werdohler Str. 5;
• **58553 Halver:** Modellbahn Betriebswerk Steinhauer, Von-Vincke-Str. 13;
• **58762 Altena:** IGE Altena, v.d. Uwe Aman;
• **59065 Hamm:** Kremers KG Spielwaren-Fachgeschäft, Oststr. 56;
• **59269 Beckum:** Spiel + Freizeit Stöwer Vedes-Fachgeschäft, Wilhelmstr. 35 - 37; Spielwaren Schermuly, Nordstr. 6;
• **59394 Nordkirchen:** Spiele-Zug, Bergstr. 14;
• **59457 Werl:** Angelika's Modellbahn- und Spielzeugbörse, Hammer Str. 44;
• **59555 Lippstadt:** Spielzeugland Kerstin, Spielplatzstraße 5-7;

PLZ-Gebiet 6

• **60311 Frankfurt:** Spielzeugkiste E. Häfner Nähe Konstablerwache, Kurt-Schumacher-Str. 31;
• **60431 Frankfurt:** PM Modellbau Inh. Ingrid Möller, Ginnheimer Landstr. 191-195;
• **63619 Bad Orb:** Peter Schauberger, Martinusstr. 16;
• **63654 Büdingen:** Modell + Technik Rainer Mäser, Bahnhofstr. 37;
• **63897 Miltenberg:** Modelleisenbahnen Seide GbR, Ankergasse 15 u. 22;
• **64283 Darmstadt:** Der Lokschuppen, Kirchstr. 18;
• **64720 Michelstadt:** Michelstädter Modellbahn-Treff, Braunstr. 14;
• **65428 Rüsselsheim:** Speed Bewegung um Hobby, Inh. Jens Andree, Darmstädter Straße 12; Wenz Modelleisenbahnen und Zubehör, Karlsbader Str. 45;
• **65510 Idstein:** Modellbahn-Treffpunkt Homberg, Grunerstr. 16;
• **66589 Merchweiler:** Modellbahn-Hobbycenter-Saar, Auf Pfuhlst/Gewerbegebiet
• **67069 Ludwigshafen:** Modell- & Spielecke Inh. Karsten Neubauer, Friedrichstr. 2;
• **67071 Ludwigshafen:** Spielwaren-Fachgeschäft Werst, Schillerplatz 1;
• **67112 Mutterstadt:** Spielwaren Weinacht, Neustadter Str. 28;
• **67227 Frankenthal:** Modellbahn & Spiel Jürgen Diehl, Kopernikusstr. 16;
• **67655 Kaiserslautern:** DiBa-Modellbahn Inh. Divivier, Eisenbahnstr. 55;
• **67806 Rockenhausen:** Schloyer Modellbahnfachgeschäft Inh. Axel Voigt, Kreuznacher Str. 9;
• **68259 Mannheim:** Roland Botsch, Ziethenstr. 54;
• **68309 Mannheim-Käfertal:** Modellbahn Treff, Dürkheimer Str. 20;
• **68519 Viernheim:** HobbyKit, Heidelberger Str. 48;
• **69214 Eppelheim:** Modellbahnen Schuhmann, Schützen-/Ecke Richard-Wagner-;

PLZ-Gebiet 7

• **70173 Stuttgart:** Spielwaren Kurtz Spiel & Freizeit, Marktplatz 10;
• **70176 Stuttgart:** Stuttgarter Eisenbahn-Paradies Inh. Gunter Heck, Leuschnerstraße 35;
• **70178 Stuttgart:** Modelleisenbahn-Center W. Schüler, Christophstr. 2/Ecke Tübinger Str.;
• **70329 Stuttgart:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Im Bahnhof 1 Obertürkheim;
• **71032 Böblingen:** Eisenbahn- und Modellbau Köngeter, Poststr. 44;
• **71272 Renningen:** Firma Kauffmann Radsport und Spielwaren GmbH, Leonberger Str. 8;
• **71272 Renningen:** HS Modellbahntechnik, Weil der Städter Str. 21, 71272 Renningen
• **71334 Waiblingen-Beinstein:** Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt, Biegelwiesenstr. 31;
• **71672 Marbach:** Adolf Schnabl Modellbahn - Elektroartikel, Marktstr. 35;
• **71732 Tamm:** Bomo Modellbahn, G. Bortlik, Schorndorfer Weg 17;
• **72127 Kusterdingen:** GK Modellbau, Weingartshalde 10;
• **73207 Plochingen:** Bahn + Spiel Inh. Eckart Kühner, Urbanstr. 10;
• **73630 Remshalden:** E + E Elektro + Eisenwaren, Wilhelm-Enßle-Str. 40;
• **73660 Urbach:** EVA H. Colberg, Dieselstr. 16;
• **73760 Ostfildern:** VS Modellbau Ing. Volker Spieth, Königsberger Str. 94;
• **74072 Heilbronn:** Böttinger Spielwaren City-Süd-Center, Südstr. 88;
• **74613 Öhringen:** Spielwaren+Modelleisenbahnen Bauer, Marktstr. 7;
• **74747 Ravenstein: Modellbau Höhlein, Gladiolenweg 1;**
• **75172 Pforzheim:** Modellbahn Seyfried, Durlacher Str. 12;
• **75233 Tiefenbronn:** Modell-Bahn-Hennig, Schongauerstr.1;
• **76133 Karlsruhe:** F. Wilhelm Döring Spiel + Freizeit + Hobby, Ritterstr. 5; Modellbahn Seyfried, Kronenstr. 24;
• **76137 Karlsruhe:** Eisenbahnlädle Jürgen Flößer, Augartenstr. 56;
• **76185 Karlsruhe:** Spiel und Freizeit, Greschbachstr. 3c;
• **76275 Ettlingen:** Pandi Spielshop GmbH, Karl-Friedrich-Str. 1;
• **76646 Bruchsal-Untergrombach:** idee + spiel Fachgeschäft Dieter Rachow, Büchenauer Str. 4a;
• **76684 Östringen:** Hees Elektrotechnik, Georgstr. 7;
• **78050 Villingen-Schwenningen:** Modellbahntreff Inh. Christoph Bernsee, Färberstr. 30;
• **78054 VS-Schwenningen:** RS-Modelleisenbahnen,
• **78462 Konstanz:** Spiel + Technik S. Klingeberger, Kreuzlinger Str. 1-3;
• **78713 Schramberg:** Hug Modellbautechnik, Berneckstr. 26;
• **79098 Freiburg:** Spiel + Hobby Hank GmbH, Bernhardstr. 12;
• **79183 Waldkirch:** Benz Electronic Modellspielwaren, Damenstr. 20;

PLZ-Gebiet 8

• **80634 München:** Fachbuchzentrum Mario Stiletto, Schulstr. 19;
• **80992 München:** Modellbahnprofis Riffler & Ruhland OHG, Feldmochinger Str. 35;
• **81667 München:** Die Modelleisenbahn, Orleansstr. 33;
• **82110 Germering:** Günther F. Hödl Modellbahnen, Otto-Wagner-Str. 4;
• **83352 Altenmarkt:** Modell-Eisenbahnen Brigitte Maier, Traunsteiner Str. 4;
• **84307 Eggenfelden:** Modellbahnen von A bis Z Roland Steckermaier, Landshuter Str. 14;
• **84375 Kirchdorf:** Toys + Tech J. Beicken Modellspielwaren, Robert-Bosch-Ring 4;
• **85354 Freising:** Dutsch GmbH, Untere Hauptstr. 50;
• **85368 Moosburg a.d. Isar:** Tabakbörse Holmes (im MiniMal), Neue Industriestr. 7;
• **85599 Parsdorf: Züge & Zubehör, W. Dauner, Dorfplatz 8;**
• **85764 Oberschleißheim:** Eisenbahnparadies Oberschleißheim, am Fohlengarten 10 B
• **88601 Messkirch:** O. Veeser Inh. Oskar Häuptle, ;
• **88630 Pfullendorf:** Der Spielzeugladen Jürgen Heilig, Hauptstr. 22;
• **89073 Ulm:** Spielwaren Sindel GmbH & Co. KG, Neue Str. 77;
• **89275 Thalfingen:** Spielwaren Schäfer, Ulmerstr. 2;
• **89537 Giengen:** Die Bahnbude Ekkehart R. Krause, Bahnhofstr. 24 + 29;

PLZ-Gebiet 9

• **90402 Nürnberg:** Buchhandlung Emil Jakob, Hefnersplatz 8; Eisenbahn Dörfler, Färberstr. 34-36;
• **90419 Nürnberg:** Modellbahn Ritzer, Bucher Str. 109;
• **90459 Nürnberg:** Modellbahn Dietrich, Peter-Henlein-Str. 39; Modellbahntreff Inh. R. Gumpp u. K. Hertel, Wölkernstr. 34;
• **90762 Fürth:** Der Lokschuppen Inh. Thomas Friedel, Bahnhofplatz 8b;
• **91054 Erlangen:** Der Modellbahnladen Inh. Wolfgang Lind, Friedrichstr. 41; Krische-Mencke-Blaesing Universitätsbuchhandlungen, Universitätsstr. 16;
• **92729 Weiherhammer:** Modellbahn Weber, Am Bildbaum 26
• **94061 Waldkirchen:** Erwin Pollner, Marktplatz 10;
• **94315 Straubing:** Kempt Modellbahnen, Inh. Horst Riedel e. K., Innere Frühlingstr. 2;
• **95028 Hof/Saale:** Hofer Lokschuppen Exklusive Modellbahnen, Bahnhofstr. 25;
• **95615 Marktredwitz:** Hans Hofmann Modellbahn-Börse, Markt 46;
• **96215 Lichtenfels:** Modellbahn Treff Inh. Horst Poltermann, Bahnhofstr. 12;
• **97437 Hassfurth:** Modellbau Kelling, Hofheimer Str. 11;
• **97828 Marktheidenfeld:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Untertorstr. 12;
• **97842 Karbach:** Das Eisenbahnlager Marktheidenfeld, Bergstr. 14;
• **98530 Dillstädt:** Modellbahn-Shop Pabst, Übernrohrerweg 4 A;
• **98574 Schmalkhalden:** Modellbauzentrum Weidenbrunn, Gothaer Str. 32;
• **98617 Meiningen:** Modellbahnshop, Inh. Hannsgeorg Meyer, Utendorferstr. 12;
• **98693 Ilmenau:** Gleis 3 Modellbahnfachgeschäft, Pfortenstr. 31;
• **99084 Erfurt:** Haus des Buches Carl Habel GmbH, Anger 7;
• **99086 Erfurt:** bahn & auto Inh. D.-L. Endter, Magdeburger Allee 149;
• **99310 Arnstadt:** Modellbau-Welt, Matthias Henning, Erfurter Str. 39
• **99423 Weimar:** Modellbau u. Hobby Center Nitschke, Schwanenseestr. 56;
• **99510 Apolda:** Modelleisenbahn u. techn. Spielzeug, Utenbacherstr. 41;
• **99610 Sömmerda:** Modellbau & Kreatives, Weißenseer Str. 4;
• **99752 Bleicherode:** Modellbau Grosch Bleicherode Modellbaufachgeschäft, Obergebraer Str. 25;
• **99867 Gotha:** In der City, Mönchelsstr. 23; Modellbahnfachhandel, Leinastraße 81;

Belgien

• **7850 Edingen/Enghien:** Jocadis sprl Trains & Trams Miniatures, Rue de Bruxelles, 53 Brusselst.

Dänemark

• **2860 Söborg:** Loko-Dan Import Leif Lise, Buddingevej 229;

Frankreich

• **75009 Paris:** Transmondia Librairie Ferroviaire, 48 Rue de Dovai;

China

• **Hong Kong:** Port-Link (Pacific) LTD., Unit A, 7/F, Kwai Shun Industrial Centre North, No. 51-63 Container Port Road, Kwai Chung;

Niederlande

• **2283 VJ Rijswijk:** De Wapstad Treinen & Modelbouw, Huis te Landelaan 462;
• **4845 CE Wagenberg:** De Spoorbrug Gerda en Jaap Bergmans, Dorpstraat 2;
• **5614 GB Eindhoven:** Treinhobby Speyer, Rozemarijnstraat 14 A;
• **9466 PG Gasteren:** Locomotion-Spoorwegmodelbouw, Westeinde 21;

Österreich

• **1060 Wien:** Memoba Inh. Oliver Veith, Aegidigasse 5;
• **1070 Wien:** Hobby-Sommer Modellbaugesellschaft m.b.H., Neubaugasse 26;
• **4810 Gmunden:** Modellbahnecke, Bahnhofstraße 43;
• **4563 Micheldorf:** Hobby- und Modellbau Werl, Parkweg 3;

Schweden

• **14222 Trangsund:** Jeco AB Wholesale-Distribution, Edbovagen 22;
• **21144 Malmö:** Frank Stenvalls Förlag, Föreningsgatan 12;

Schweiz

• **2543 Lengnau:** Morep AG Modellbahnen, Jurastr. 12 A;
• **4051 Basel:** Beltrami Nachf. R. und S. Baumann, Spalenvorstadt 22;
• **4053 Basel:** Zum Lokschuppen AG, Dornacherstr. 23;
• **5432 Neuenhof:** Tivoli Hobby u. Modellbahnen AG, Züricher Str. 156;
• **8055 Zürich:** Gubelmann Modellbau, Friesenbergstr. 110;

Tschechische Republik

• **11000 Praha:** Pragomodel-Model Railroad Minishop, Klimentska 42;
• **12000 Praha 2:** Zum Eisenbahnkönig, U krále zeleznic, Mánesova 42;

Ungarn

• **H-1084 Budapest:** Deak Modell Sport, Inh. Laszlo Deak, Nemet Utca 10;

Märklin-Raritäten: 800-Serie 20 Stck. Loks, 346 Wagen, 314 Guss-Güterwagen, Zinnfiguren, Bausätze-Wagen noch zu Dampfbetr. Model Spur I BR 18 der Fa. Schirmer Basel u. vieles mehr. Tel. (02173) 15378

Verk. Trix H0: 22580 AE 8/14, 22588 AM 842 DBB, 22590 EMD F7, 21263 STR-Set, TE 2440 E 05, alle Loks im OK, Pr. VB. Wolfgang Kappauf, Tel. (05154) 4397 ab 19 Uhr

Hochwertige Sammlermodelle Ep. II BR01, 01.10, 03, 05, 41, 42, 44, 45, 50, 52, 52 Kondens, 64, 86, 62 18, alle Modelle in Handarbeit mit Splitterschutzplatten + hochwertiger Tarnung versehen. Preis pro Lok von 180 - 290,- EUR. Walter-Arthur Opitz, Großhainer Str. 153, 01129 Dresden, Tel. (0162) 8172016 nach 20 Uhr

Märklin: H0-Loks u. -Zugpackungen, neu, unbespielt, M. OVP aus Sammlung zu verk. Liste gegen Freiumschlag oder per Tel. (08191) 305082 Fax: 59440

Märklin: Kittel 3425 = 140,-; 3030 = 100,-; ICE Sinus = 550,-; BR 03 031022 = 150,-; Wg.-Set 48446 = 40,-; 4675 = 20,-; 4066 = 25,-; 4068 = 25,-; 4072 = 35,-; 48038 = 20,-; 4153 = 20,-; 4130 = 20,-; 47716 = Mannesm.-Rungenwg. = 30,-; weitere Loks u. Wagen, bitte Liste anfordern bei Hans-Peter Heiland, Wandsbeker Stieg 31, 22087 Hamburg, Tel. (040) 400495 und Fax

MODELLEISENBAHNER

Bitte ausschneiden und aufbewahren – das sind die Schlußtermine 2003 für Ihre Anzeigen

Heft-Nr.	Erscheinungstermin	Anzeigenschluß
7/03	Mi. 18.06.03	Mi. 21.05.03
8/03	Mi. 16.07.03	Mi. 18.06.03
9/03	Mi. 20.08.03	Mi. 23.07.03
10/03	Mi. 17.09.03	Mi. 20.08.03
11/03	Mi. 15.10.03	Mi. 17.09.03
12/03	Mi. 12.11.03	Mi. 15.10.03

Anzeigen

Telefon 0 75 24 / 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon 0 75 24 / 97 05-41 Caroline Becker
Fax 0 75 24 / 97 05-45
E-Mail anzeigen@modelleisenbahner.de

Verkaufe nachfolgend aufgeführte H0e-Modelle. Bestzustand/neu: Bemo 99650, 99654, 99655, 99734, 99740, 99741, Roco H0e Mariaz.-Bahn, alle Varianten sowie Feldbahnmodelle, Technomodell Sächs. I K-Nr. 12 und 41, Viere K-Nr. 99589, 99599 + 99603, M&F H0e Lok 99650, Modell Logo Viere K-Nr. 99551, 99574 + 99600, alle m. Faulhabermotor, Spieth-Schnee-Pflüge in H0e, Technomodell, gesamtes H0e-Wagen-Programm sächs. H0e-Wagen aller Gattungen, auch Eigenbauten, usw., usw. Diverse Eggerbahn-H0e-Modelle sowie H0-Modelle der Firmen Roco, Piko, Fleischmann, Liliput, (da auch H0e-Modelle), Näheres bei H.-G. Werner, PF 1701, 38337 Helmstedt. Bitte Freiumschlag nicht vergessen! Händleranfragen zwecklos!

H0 Piko: BR 38 + 56 + 95 je 75,-; BR 03 + 41 je 65,-; BR 01 55,-; BR 81 55,-; VT 135 + Beiw. 55,-; BR 24 + 75 + 64 je 39,-; BR 118 + 110 + V 100 + E 211 je 35,-; BR 89 DR 55,-; BR 120 55; BR 130 35,-; BR 52 55,-; VT 137 DRG 3-teilig 70,-; BR 65,-; BR 80 25,-; BR 86 35,-; BR 99 Herr H0m 100,-; Doppelstock 30,-; Rekow. je 11,-; Berliner Schaltrelais je 5,-; Saxonia neu 150,-; alles i.O. Tel. (0340) 2212094

Märklin H0: 3062/1 F7 New Haven OK 200,- Euro, 3159 ÖBB BR 1030 OK 165,- Euro, 3395 BR 03 mit Deltapilot 115,- Euro, 4047 D-Zug-Postwagen OK 70,- Euro, 42151 SBB Salonwagen 38,- Euro. Tel. (06743) 2473 o. (0171) 3865327

7 x DDR-Städteexpr.-D-Zugw. Schicht, 100,- Euro; 6 x Altenberger Mitteleinst. DMV-S. 100,- Euro, 6 x Kesselw., 4-achs. DDR-Piko, 60,- Euro + Porto. Hans Vogel, Am Gartenheim 7, 09127 Chemnitz

Liliput / Bachm. 2 = 112602 SVT 137 Vindobona DR 3-teil., neu, nicht zugerüstet, OK, 150,- Euro. Suche Roco 43263: BR 44142 Tausch mögl. Manfred Graf, Fontanestr. 83, 16761 Hennigsdorf

H0-Einschienenb.; Gützold: B-Lok, V 200, 84002, BR 50 mit 2 Motoren, BR 81, 89, 23, 50, 75, E 63 alt, Santa Fe, uva., Märklin - Hamo. Liste unter Tel. (0371) 3300398 und Fax

Lima, Röwa, Brawa: z.B. Lima: 149717 ETR 233FS grün/grau 4-teil. 164,-; 149757 TEE-Erasm. DB 94,-; 149768 IC 403/404 DB 99,-; 149788 Blauer Enzian DB 119,-; 149807 E-Triebz. 3-teil. NS 79,-; 149818 VT 08 DB rot 109,-; 208208 RBe 4/4 SBB blau/grau 104,-; TGV 316 SNCF 89,-; 201629 V80 DB rot 54,-; 205235 D834 Brit. R. grün 69,-; Doppellok (V188) Tarnfarbe 84,-; 208401 MAK DE 1024 74,-; 208032 E10 DB blau 94,-; usw. !!! Alles neuwert.! "Lima-Liste" nur gegen Freiumschlag! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 G

Kleinbahn, Liliput, Roco, Rivarossi, Trix, usw.: z.B. Kleinbahn: BR 92 ÖBB 59,-; 0251 BR 92 DB 89,-; 0332 BR 1046 ÖBB rot 79,-; 0501 BR 2067 ÖBB 59,-; 0513 BR 2143 ÖBB orange 69,-; 0521 BR 2068 ÖBB rot 109,-; 0701 Nahverkehrsz. ÖBB 3-teil. blau/beige 134,-; Kato ETA 515 2-teil. blau/beige 144,-; Trix: 22560 ICE 3 3-teil. 239,-; 2281 grüne Engel 2-teil. grün 269,-; 22530 BR 53 DR schwarz 290,-; usw! Alles neuwert.! Umfangreiche "Roco-Riv.-Liste" nur gegen 1,- Freiumschlag!! Zentral-Station, An-, Verk., Güntzelstr. 39, 10717 Berlin, Tel. / Fax (030) 8736356 G

Gützold 32400, 45200, BR 52 DRG Roco, 43352, BR 44 ÜK DRG 63250 BR 50 ÜK DRG 43276 BR80 44050 Set Orientexpress 45048 Set bayr. Perswg. DRG Riv. 5204 BR 18 538 DRG Flm. 804156 BR 56 DRG SoSe 4892 Set 150 Jahre Bahn Württ. 4895 Trix 22408 BR 38 Liliput 10502 BR 05 Toto 10510 BR 05 DB Reko 10601 10602 BR 12 DRG 7522 BR 75. Tel. (0172) 3501264 ab 19 Uhr

Rivarossi H0: Dampflok Br 10002, unbesp. Vitrinenmod., Motor mit Schwungmasse im Tender, s. g. Fahreigensch. - Neuzustand - f. 115,- Euro. BR 94 Fl. 55,- Euro, OK. Tel. (06126) 4929

Rivar. 96, Hamo 011, 012, Lili. Wien 45 Foto / brünierte Serie, Brawa E 42, 242, Kö, Köf; Röwa-Silberlinge, Flm.-Drehscheibe, Edelw. Bergb.; Br 89 (T3); Roco 132 DB, Brawa 132 DR. Tel. (03473) 814610

ANKAUF
Loks + Wagen H0

Suche Trix 22529 S3/6, Royal Blue. Tel. (07258) 7303 abends

H0-Feldbahn-Loren (0e) in Handfertigung, Ms. Feinguss o. Ä. gesucht. Herbert Zinke, Dahlmannstr. 30, 10629 Berlin, Tel. (0175) 4821552

Bitte keine Briefmarken!

Bitte keine Briefmarken für die Bezahlung Ihrer privaten Kleinanzeige einschicken – nur per Bankabbuchung, Scheck oder Bargeld bezahlen.

Ihre Anzeigenabteilung
Telefon (0 75 24) 97 05-40 Hermine Maucher
Telefon (0 75 24) 97 05-41 Caroline Becker
Fax (0 75 24) 97 05-45

Suche Lima 288275 H0 E-Lok BR 103 DB AG Epoche V. Touristik-Lok: Von HAG: rollfähige Re6/6, rot. Walter Trefzer, Hinterdorfstraße 24/2, 79576 Weil am Rhein, Tel. (07621) 704193

Modelleisenbahnen v. Liebhaber gesucht, alle Spurweiten, nur Vitrinen- und neuwertige Modelle anbieten. Tel. (0172) 2020433

Beckmann TT	BR 120 DB	228,35 €
Brawa H0	471.2 Köf. II	102,50 €
Roco H0	43877 WS ICE	75,00 €

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Sie haben die H0-Modelleisenbahn-Sammlung, die ich suche. Bitte rufen Sie an. Tel. (02256) 695 oder Fax (02256) 7408

Suche Märklin-Museumswagen 85 - 91 Tel. (05593) 8839

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

TT-Fahrzeuge	**Wartburg 311 Coupé** incl. Versand	nur €	8,90
	Trabbi Limousine	nur €	4,95
	ROBURBUS Kleinserie	nur €	17,95
	Traktor mit Hänger	nur €	15,95
	Gabelstapler	nur €	10,50
	3 Busse o. 3 LKW o. 3 PKW	nur €	7,50
	10 Lada-Kombi-Autobausätze	nur €	10,95
TT-TILLIG	# 13784 CB Bordrestaurant	nur €	37,95
	SPEZIAL BR 218 TEE	nur €	99,99
	# 02140 BR 03 - Reko	nur €	289,50
	# 02277 BR 52 - grau	nur €	159,95
	# 02275 BR 52 - Kohlestaubtender	nur €	249,95
	# 02652 V 180 KEG	nur €	109,95
	# 02721 V 218 blau/elfenbein	nur €	117,95
	# 13714 Speisewagen DR Ep.IV	nur €	14,40
BTTB u. a.	BR 130 CSD	nur €	37,50
	El. Bogenweichenpaar	nur €	12,50
	100 gemischte Standardgleise	nur €	29,95
	4 tschech. Wagenbausätze	nur €	22,90
TT-ROKAL	BR 24	nur €	89,95
	BR 03	nur €	144,95
H0-Special	3 Schüttgutwagen m. Ladefunktion	nur €	24,95
	Russ. BOW & 2 Personenwagen	nur €	59,95
	100 gemischte Standardgleise	nur €	34,95
H0-GÜTZOLD	BR 19 - Sachsenstolz	nur €	289,95
H0-Märklin	Klarsicht Präsentationsbox, Kunststoff, 50 cm	nur €	24,95
	# 43982 Set Bayerische Bahn	nur €	129,00
N-PIKO	6 off. Güterwagen, 2-achs.	nur €	10,95
!!!!!20 N-Autos (Trabbi, Käfer, Corvette u.a.)		nur €	14,95

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung, auch Geschäftsauflösungen, zu fairen Preisen. Tel. (06061) 921692 o. (0171) 1274757, Fax (06061) 921693 **G**

Private Kleinanzeigen, die nach Anzeigenschluß eingehen, werden im nächsten Heft veröffentlicht.

VERKAUF
Loks + Wagen TT

Zeuke-TT-Bahn 2 x V200 CCCP a 90,- Euro, OK; BR 23 OK a 40,- Euro; 2 x V221 35,- Euro; V180 35,- Euro OK; E94 50,- Euro OK; V75 40,- Euro OK; V200 1 x BB 1 rot 2 x V36 grau a 35,- Euro; 1 VT 209070 mit Häng. 40,- Euro; BR 92 25,- Euro; BR 81 25,- Euro und Wagen 5,- + 10,- Euro. Tel. (06741) 2769

TT-Spur BR 56 49,-; 221 35,-; BR 118 35,-; BR 110 + 86 45,-; BR 211 35,-; BR 119 50,-; BR 250 45,-; V 36 25,-; BR 81 22,-; Roco 132 100,-; Tillig BR 118 90,-; viele Wagen, alles i.O. Tel. (0340) 2212094

Rokal und Berliner TT-Bahnen gesucht, Loks, Wagen, Ersatzteile. Udo Vollbracht, Mittelstr. 20, 58332 Schwelm, Tel. (02336) 81352 ab 20.30 Uhr

ANKAUF
Loks + Wagen TT

Suche TT: IC-Schnellzugwagen DB LüP 195 mm, 3 Stück. Farbe rot-elfenbein. Angebote unter Tel. (03445) 773680

VERKAUF
Loks + Wagen N & Z

Piko N: BR 55 69,-; BR 65 35,-; BR 118 22,-; Arnold: BR 01,5 149,-; Boxbok 149,-; BR 218 DR Ost 145,-; Roco: V 188 75,-; 143 100,-; Brawa: 42 80,-; Doppelstock Mtr. 39,-. Tel. (0340) 2212094

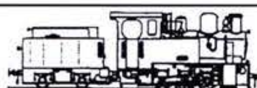
Spur N Arnold: Set 0151 Diesell. VL 0612 Westf. blau + 5 x Mobil 2-achs. 109,-: 0235 Bay. Schnellz. 249,-; 0287 Jahresz. 95 (Hoechst) 89,-; 0295 ET 420 DB AEG 109,-; 2015 V65 DB rot 89,-; 2022 BR 221 DB rot Simpl. 89,-; 2046 Köf. BR 328 DB schwarz/rot 49,-; BR 217 DB rot 60,-; 2054 BR 218 DB beige/blau Simpl. 89,-; 5048 US-Diesel 458 Nickel ... schwarz 89,-; 0213 US-F7 213 Baltim ... 79,-; 2210 BR 01 DB 119,-; 2212 BR 75 DB 79,-; 2224 BR 89 Braunschw. grün 79,-; 0224 T2 39,-; 2280 BR 95 DB 99,-; 2286 preuß. T12 grün 85,-; 2545 BR 36 DR 109,-; 2467 + 2468 Krokodil grün + braun SBB je 146,-; 2913 Indusi-Messw. 65,-; usw.!! Zentral-Station, An-, Verkauf, Güntzelstr. 39, 10717 Berlin. Tel. / Fax (030) 8736356 **G**

300 Loks, 300 Bierwagen, Liste geg. 1,44 Euro in Briefm. von: F. Gensheimer, PF, 66055 Saarbrücken **G**

ANKAUF
Loks + Wagen N & Z

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Suche N-Loks, nur einzeln oder Handarbeitsmodelle, deutsch. Bitte melden: Peter Kuchta, Zintener Str. 16, 31303 Burgdorf, Tel. (05136) 873165



Spur N: Gepflegte Sammlung od. Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Hans-Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg, Tel. (09288) 925755, Fax (09288) 925904 oder E-Mail: wkuli@t-online.de

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischmann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

TT-Kühlwaggon, KK, limitiert. 200 Stck., 24,00 Euro, incl. Porto je Stck. Info: christl. modellbahn team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

VERKAUF
Loks + Wagen allgemein

Wer gibt Feuerwehr Tom, LGB-Nr. 20030, preiswert ab? Ehemalige DM-Preisangebote zwecklos. Tel. (030) 33308083 und Fax

Modelleisenbahn v. Liebhaber gesucht, gerne Vorkrieg, Nachkrieg, spez. Märklin, Trix Express, Fleischann, Roco. Bernd Zielke, Leverkusen. Tel. (02171) 737492

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen sauber und gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

Große Modellbahnsammlung, Nachlass oder gerne Geschäftsauflösung von seriösem Eisenbahnfreund gesucht. Seriöse, unproblematische Abwicklung, bin Selbstabholer. Ich freue mich, wenn Sie mich anrufen. Bernd Zielke, 51379 Leverkusen. Tel. (02171) 737492 Funk: (0173) 2903578,

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zuhause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Heinbuckel 30, 69257 Wiesenbach, Tel.(06223)49413, Fax: 970415 oder Dr.Thomas_Koch@t-online.de. Suche Loks + Wagen Spur S (Stadtilm). Angebote mit Kurzbeschr. + Zustand an: Fam. Hahn, Forststr. 11a, 02727 Neugersdorf, Tel. (03586) 700158

ANKAUF
Zubehör + Gebäude N & Z

Suche Lauer: UBS-10- Blockbausteine; Roco: 15-Grad-Unterflurweichen; 15-Grad-Trix- E-Weichen; große Trafos: Trix, Flm., Titan, Peco-Gleismaterial Code 55 Tel. (05371) 619311 ab 18 Uhr

VERKAUF
Zubehör + Gebäude allgemein

Carette-Modellautos, Restbestand, 1 : 12, versch. Modelle noch greifbar. Liste anfordern: Leidecker, Am Grenzgraben, 63067 Offenbach, Tel. (069) 814842 Fax (069) 825285

VERKAUF
Bücher + Zeitschriften

Verkaufe gegen Gebot Lokmagazin u. Fallermodellbaumagazin. Liste gegen Freiumschlag. H. Eisenbarth, Bubenheimerweg 8, 56072 Koblenz

DR-Diesel- und E-Lokomotiven: Unterlagen für den Dienstgebrauch (Lokführer) zu verkaufen, zum Beispiel: Störsuchpläne, Baubeschreibungen, usw. Liste mit 10 Positionen anfordern (nur gegen frankierten Rückumschlag) bei: Roland Knorr, G.-Scholl-Str. 19, 03222 Lübbenau

redaktion@modelleisenbahner.de

Verkaufe DGEG-Nachrichten 1983 - 94; Eisenbahnen + Museen Folge 29 - 40, gebunden 13 Bd., nur komplett 50,- Euro. + Porto. Tel. (0641) 52343 und Fax

Verk. Buchfahrpläne Rbd Halle 1990 - 93. Org. Lokumlaufpläne BW Stuttgart, BR 110 1989 - 90, Lokeinsatzpläne der DB Stg. 1989 - 90. Liste gegen Umschlag 0,55 C. Stefan Kohl, Ernst-Heinz-Str. 6, 66625 Nohfelden, Tel. (06852) 1683

Wegen Auflösung günstig: DB-Beschreibungen, DV, versch. Pläne, Kursbücher, EM ab 0,50, EK, MEB + andere, Sonderhefte, Literatur, Bücher, Kataloge, Kalender, Teller, Verschiedenes. Mehrseitige Liste von Wolfgang Ewich, Gebersdorfer Str. 105, 90449 Nürnberg

Zeitschrift "Der Modelleisenbahner DMW", Jahresbände 1970 - 1980, sehr guter Zustand zu verkaufen.
Chiffre M-6/37636

Verkaufe: Lok-Archiv, Dampf + Diesel, Eisenbahn-Journal: 1/98, 4/92, 11/93; Eisenbahn- Kurier: 2/92, 4/92, 1/93, 6/93. Alles für 50 EUR. Preisgünstig. Tel. (0381) 4903117

ANKAUF
Bücher + Zeitschriften

Suche: Zeitschrift "Der Modelleisenbahner" Jahränge 1953 - 1955. Dietmar Simon, Leo-Tolstoi-Weg 17 A, 18435 Stralsund, Tel. (03831) 396478

VERKAUF
Fotos + Dias

Biete Postkarten 50 Stck., versch. Traktionen 10 EUR; 50 Stck. PK Dampf-Diesel oder Ellok sort., 12 E zuzüglich anfallende Portokosten. Jürgen Schmahl, Postf. 1366, 52014 Aachen. Tel. (02408) 2328

URLAUB

Domizil für Eisenbahn-Fans: Vermiete in Elend/Harz, Ferienw. 2-3 Pers., 4-6 Pers., 5-7 Pers. Zimmer mit WC-Dusche, TV-Radio - Frühstück - Pension-Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz, Tel. (039455) 244, Fax (039455) 81480, www.touronline.de/de/Harz/Hotel/Fuellgrabe **G**

Eisenbahner aufgepasst! Ca. 20 km bis Basel, 50 km bis Mulhouse, 90 km bis Luzern, im Schwarzwald-Dreiländereck, 2-Bett-Zimmer mit Bad, WC, TV inkl. Frühstück EUR 18,- pP/Tag. Anfrage bei: Rainer Kieseling, Rebweg 6, 79585 Steinen-Huesingen, Tel. (07627) 9729931 + Fax 9729930 **G**

Abenteuer Plandampf, Brockenbahn! Schierke/Harz, Villa Regina, FeWo's + Doppelzi., insges. 18 Betten. 16,- EUR p.P. mit Naturfelsengarten, Bhf. 8 Gehminuten, auch Haus-zu-Haustransfer mit PKW o. Kleinbus. Tel. (039455) 218 **G**

Waren/Müritz: Gem. 3-ZKB-Fewo, Top-Lage und -Ausst., ideal f. Familien, ab 40,- Euro/Tag. Tel. (05232) 71330 Burmeister **G**

Die Harzquerbahn fährt an unserem Haus vorbei. Modern, gemütlich u. komf. eingerichtete FeWo für 2 - Pers. ab 31,- Euro. Carola August, H.-Heine-Weg 7, 38875 Elend, Tel. (039455) 494 www.fam-august.de **G**

Urlaub mit/an Gartenbahn. Fewo, 60 qm, 2 Zi., bis 4 Pers, Kü., Bad, Balk., am Auenwald "Oberholz" gel., 25 km bis Leipzig. Intern. Modell- u. Eisenb.-Objekte i. Nähe. Tel. (0171) 4278868, www.behrens-service.de **G**

Freudenstadt/Schwarzwald: Idyllischer ehem. Bhf. Ferienhaus, Tel. (07443) 8877 **G**

www.usarail.de USA-Reisen nach Californien + Wyoming. **G**

Urlaub an der Erzgeb.-Bahn Cranzahl / Oberwiesenthal, komf. FeWo direkt an der Schmalspurbahn / Waldrand, 3 Pers., 3 Gehmin. bis Bhf, FeWo pro Nacht 35,- EUR. Tel. (037342) 16980 **G**

Fewo an der Schmalspurbahn "Molli", 200 m vom Bhf. Kühlungsborn-West, 7,5 Min. zum Ostseestrand, bis 4 Pers., ab 35,00 Euro ganzjährig. A. Braun, Tel. (038293) 12451 **G**

Dies + Das

Gay und Bahn?! Schwule Bahnfans treffen sich in Vereinen! Infos über: FES e.V., Postfach 131106, 7006 Stuttgart. www.pinkrail.de

Suche Zuglaufschild: Städteexpress "Rennsteig" EX150 Meiningen-Berlin, EX157 Berlin-Meiningen. Kauf oder Tausch geg. Loksch. u. Lit. Klaus Karen, Klosterberg 14, 86911 Dießen a. Ammersee

Suchen Kipploren-Untergestelle 1 3/4 cbm mit guten Radsätzen und Lagern. G. Faust, Tel. (06707) 692 und Fax **G**

Suche Lokschilder: 64 175, 331, 372, 462, sowie 106 063, 554, 563, 573, 582, 583, 607, 640, 641, 616, 677, 890, 105 068 u.a.: Sven Hannemann, Schöneicher Str. 14 a, 13055 Berlin Tel. (0179) 5911948

Infos über Modelleisenbahn und Vorbild im Internet. Messeberichte und Termine. http://www.hobby-modelleisenbahn.de

Verkauf oder Tausch Zeitschrift "Eisenbahn-Amateur", gebunden 1966 - 1988. Suche Modell- u. Spielzeugstraßenbahnen, Windbergbahn-Lok, CSD-Zweistromlok, BR 52 Wannentender. Detlef Gasch, Lindenstr. 10, 01640 Coswig/Dresden

Wer baut mir geätzte Straßenbahnbausätze u.ä. qualitätsgerecht zusammen? - Privat zu privat. Bitte mit Angabe Lieferzeit und Preisvorstellungen. Suche Modell- u. Spielzeugstraßenbahnen aller Art und Größen, auch im Tausch. Modelleisenbahnen 1999 und 2000, Regierungszug, Zweistrom-E-Lok CS, Gehäuse VT 137 (lila), DR-Wannentenderlok gesucht. Detlef Gasch, Lindenstr. 10, 01640 Coswig/Dresden

H0 20-ft.-Cont.-Waggon, KK, in Gleich.- / Wechselstrom, limit. 200 Stck., 23,00 Euro incl. Porto je Stck. Info: christl. modellbahn team e.V., S. Mayfield, Nelkenstr. 25, 91564 Neuendettelsau, www.cmt-ev.de

Feldbahnfahrzeuge, Spurweite 600 mm, zu verkaufen. Tel. (036965) 64266

Eisenbahnfreunde aufgepasst: Erleben Sie das Weltkulturerbe Semmeringbahn im K & k-Salonwagen von Majestic Imperator - Train des Luxe: Mai - Oktober jeden Donnerstag, abends ab Wien Südbahnhof. Information: guebra@aon.at oder Tel. (0043-699) 111 58 699

www.eisenbahnmuseum-im-seebachgrund.de ; Das "andere" Museum. **G**

Gleispläne (Kopie nach Original). Nahezu jeder deutsche Bahnhof. - Kaum ein Wunsch bleibt offen. Liste gegen 4 Euro in Briefmarken. Gernot Lüdemann, Feldstr. 14, 21745 Hemmoor **G**

Börsen + Auktionen

Puppen-, Spielzeug- u. Modelleisenbahnmarkt in 86825 Bad Wörishofen, Sonntag, 1. Juni 2003, Autohaus Schragl, Karl-Benz-Straße, 10.00 - 16.00 Uhr, Info + Anmeldung: Tel. (08261) 6142 und Fax **G**

Blechspielzeug-, Modellbahn-, Automarkt, sonntags 10.00 - 15.00 Uhr am 01.06.2003 in 90469 Nürnberg-Gartenstadt, Gesellschaftshaus, Info: Tel. (07331) 938640 www.algado.de **G**

Sommer's Modellspielzeugmärkte: 15. Juni - 33607 Bielefeld, Blumengroßmarkt, Oldentruperstr., 11 - 16 Uhr. 22. Juni - 30453 Hannover, Blumengroßmarkt, Am Tönniesberg, 11 - 16 Uhr. An- und Verkauf - Tausch von Modellbahnen, Autos, Puppen, Bären, Ü-Eier-Figuren, Blechspielzeug etc. Reservierungen unter Tel. (05201) 849718 oder Fax (05201) 849720 **G**

Gleich nach der Einfahrt des Schnellzuges in den Bahnhof Bebra ist die Versorgung der ölgefeuerten Zuglok mit Brennstoff und Wasser in vollem Gange.

Boxenstopp

Die so genannte fliegende Betankung von Bebra lässt sich im Modell realisieren. Rangierspaß gibt's gratis dazu.



Die BR 55 übernimmt neben der Beförderung des Zuges auch das Vorheizen des Öls und den Antrieb der Pumpe.

Die besondere Betriebssituation in Bebra, eine mobile Betankungsanlage, reizt zur Umsetzung ins Modell, zumal in einem Bahnhof damit interessante Rangierfahrten möglich sind.

Zu jedem Tankvorgang muss der Tankzug aus dem Bahnbetriebswerk (Bw) auf das Gleis neben das zu betankende Fahrzeug rangiert werden. Nach Beendigung des Tankvorganges rollt der kurze Zug wieder zurück ins Bw.

Im Betriebseinsatz wurden Kesselwagen und Pumpen- →

Stationäre Betankung

Während der Betankungszug von Bebra ein Einzelgänger blieb, richteten beide Staatsbahnen stationäre Ölbetankungsstellen ein. Die erste Ölkranvariante, der Kran von Bebra, ist als H0-Messingbausatz (Art.-Nr. 3344) in feinster Detaillierung bei Weinert erhältlich. Hier wird eine bewegliche Leiter an den Tender gestellt. Der gleiche Ölgalgen, jedoch mit Beobachtungsplattform, stand in Osnabrück und ist ebenfalls von Weinert als H0-Messingbausatz (Art.-Nr. 4005) zu beziehen. Den gleichen Ölkran bietet Faller für die Baugröße H0 (Art.-Nr. 120517) als Kunststoff-Modell an, jedoch ergänzt durch einen kleinen Hochtank und eine größere Dieseltankstelle. Bislang hat die Modellbahnindustrie jedoch übersehen, dass auch DR-Lokomotiven mit Öl befeuert wurden, was wegen des Fehlens entsprechender Anlagen nicht nachgestellt werden kann. Es wird sich zeigen, wer als erster diese markante Angebotslücke füllen wird.

Markus Tiedtke

Beim Betanken musste jeder Griff sitzen. Wenn der Kollege die Luke nun schon offen hätte, könnte die Betankung beginnen. Stattdessen geht wertvolle Zeit verloren.



Modellbau: M. Tiedtke

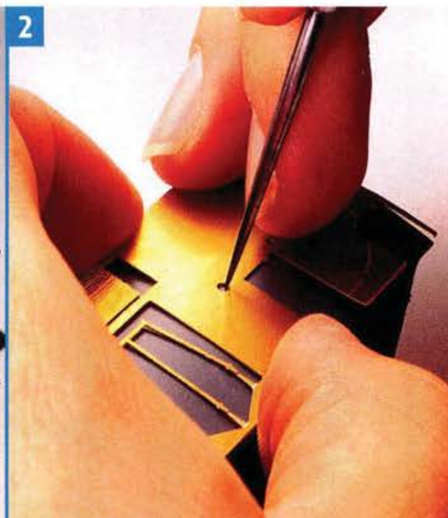
Das Vorbild für diese Betankung war der Bebraer Ölkran. Der Heizer kontrolliert, auf dem Tender stehend, den Füllstand.

Für Betankungsanlagen nach DR-Vorbild bleibt nur der Selbstbau, wie bei dieser dem Bw Saalfeld nachempfundenen Anlage.



Modellbau: L. Maicher


Die nicht exakt vorbildgerechten Träger der Stirnwand werden vorsichtig abgeschliffen und durch feinere Messingprofile ersetzt.


Ein exaktes Anreißen der nötigen Bohrungen und Öffnungen auf dem Wagendach ermöglicht die mitgelieferte Schablone.


Die Ausstiegsöffnung wird mittels Handbohrer perforiert, das Material vorsichtig herausgebrochen und das Loch passend gefeilt.

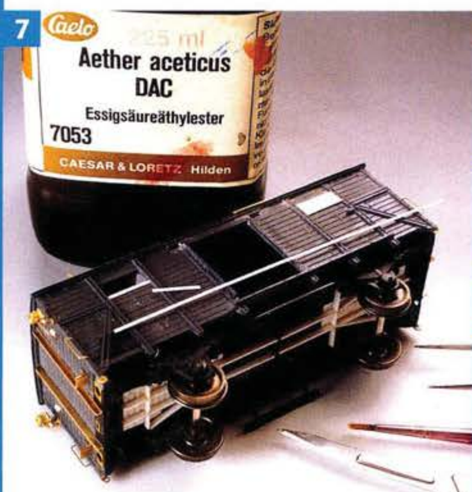
wagen immer mit einer Dampflokomotive bespannt, damit das Heizöl im Kessel vorgewärmt werden konnte und die Ölpumpe den Dampf als Antriebsenergie erhielt. Das Bw Bebra setzte dafür hauptsächlich die aus der 55.25-56 (pr. G8.1) umgebauten Lokomotiven der Baureihe 56.2 ein. Die Stirnbeleuchtung am gedeckten Güterwagen war notwendig, weil einige Schnellzüge nächtliche Betankungen erforderten.

Wer diesen interessanten Betriebsablauf auf seiner Modellbahnanlage nachspielen möchte, kann in der Baugröße N auf ein Fertigmodell von Trix zurückgreifen. Im Wagenset sind auch drei Schwerölwagen der Bauart Credé & Co. enthalten. Wer das einmalig 2002 produzierte Set nicht besitzt, kann mit einem Umbausatz von Weinert (Art.-Nr. 6995) und den dazugehörenden Modellen die mobile Tankstelle nachbilden. Der Schweröl-Kesselwagen ist unter der Artikel-Nummer 15179 als Epoche-III-Modell im diesjährigen Minitrix-Neuheiten-Prospekt enthalten.

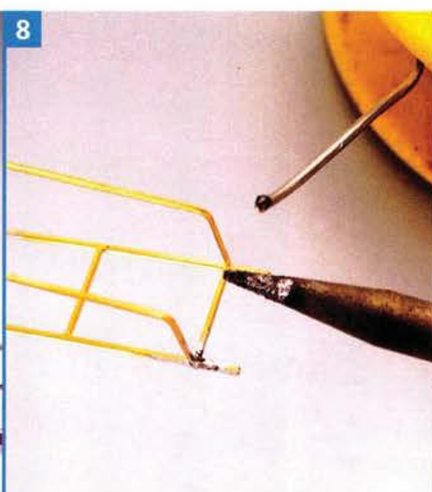
In der Baugröße H0 bietet Weinert auch einen Zurüstsatz (Art.-Nr. 3399) zum Bau des Tankzuges auf Basis von normalen Güterwagen an. Man hat dabei die Wahl zwischen den G10 von Märklin und Fleischmann, wobei das Märklin-Modell etwas feiner ausgefallen ist. Als weiterer Vorteil ist die Nachbildung der Gewebedecke zu nennen, so dass nicht die Spanten des Blechdaches entfernt werden müssen. Genau genommen müßte es eigentlich ein G02 sein, der im Gegensatz zum G10 eine andere Anordnung der Lade- und Lüftungsöffnungen hat. Da das Vorbild beim Tankvorgang immer mit geöffneten Türen abgelichtet wurde, ist ein Modell mit öffnungsfähigen Türen sinnvoll, das es nicht von einem G02 gibt. Mit etwas Geschick lässt sich aber ein G10 in einen G02 umbauen. Für die Darstellung des Prinzips der mobilen Betankung am Bahnsteig ist es unerheblich, welchen Wagentyp man verwendet.

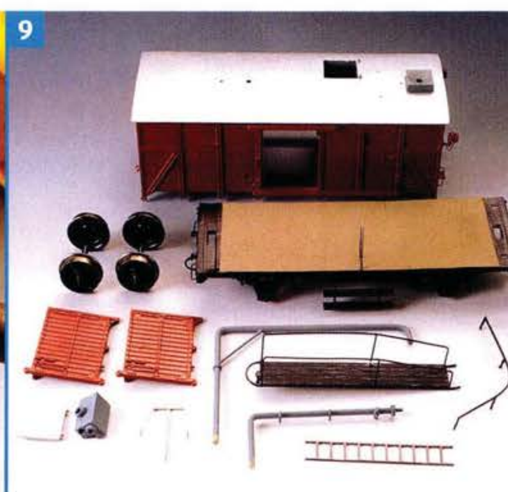
Mobile Betankung ist Rangierspaß pur

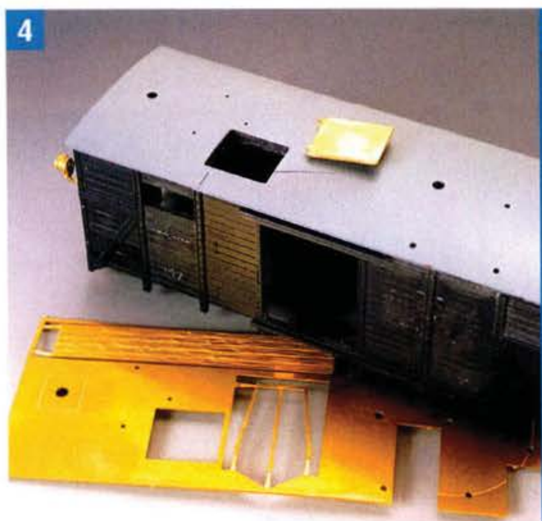
Die Montage des Betankungszuges ist anhand der Bau-



Mit Essigester befestigte Profile aus Kunststoff bilden fehlende Lüftungsklappen sowie Teile des Wagenrahmens nach.


Das Verlöten der Einzelteile für die Übergangsbühne erfordert einiges Fingerspitzengefühl und einen wohltemperierten Lötkolben.

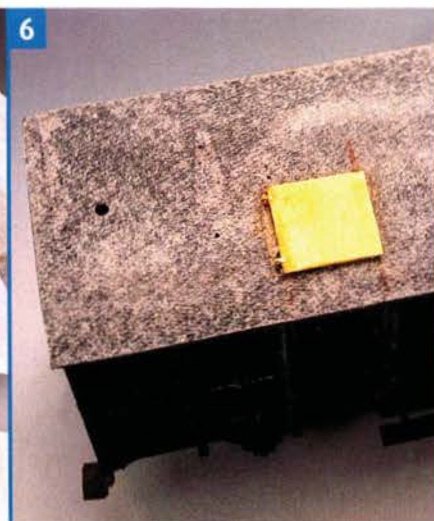

Die fertig lackierten, teilweise recht filigranen Einzelteile des Bebraer Pumpenwagens vor dem endgültigen Zusammenbau.



Zwischen den einzelnen Arbeitsschritten erfolgt stets die Kontrolle der Passgenauigkeit. Auch die Stirnlampen werden montiert.



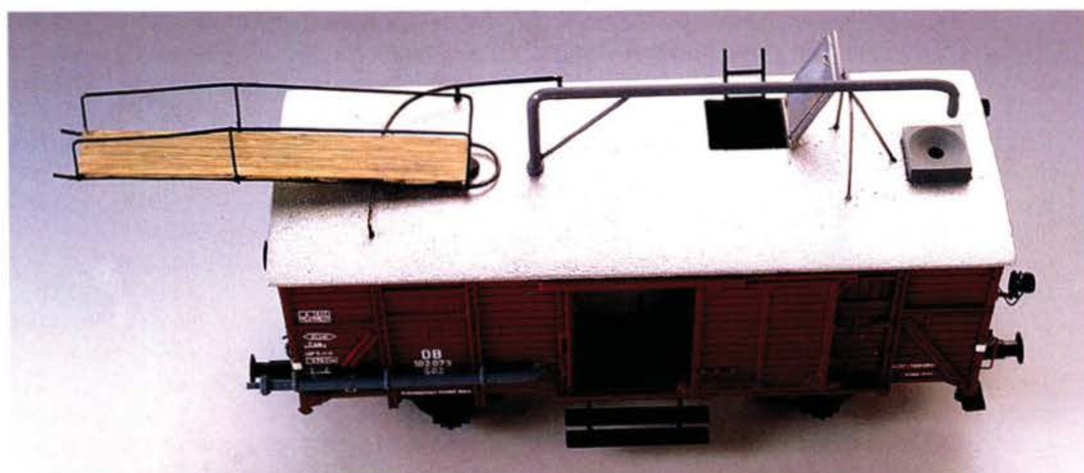
Ein auf das Wagendach aufgeklebtes passendes Stück Papiertuch imitiert den beim Vorbild anzutreffenden Dachpappenbelag.



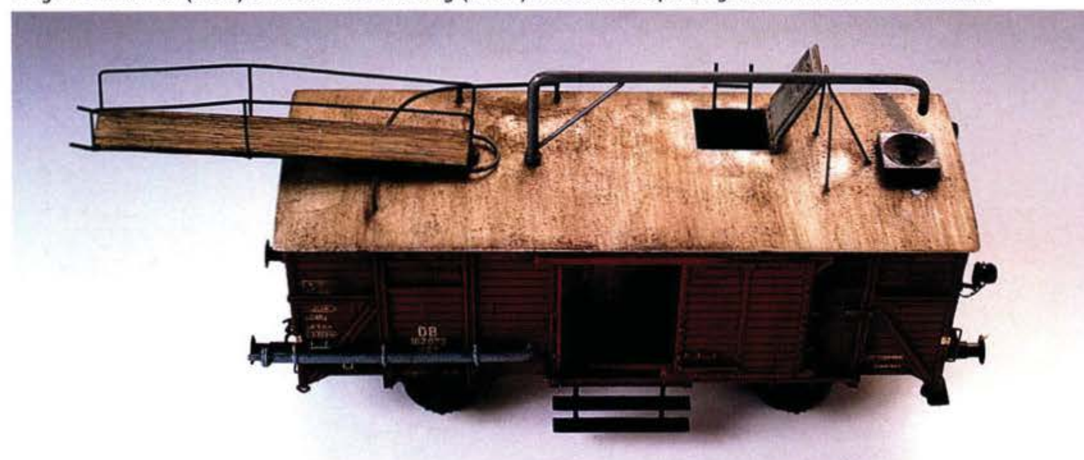
Das nun beklebte und damit raue Wagendach erhält zur Probe die zu öffnende und noch nicht lackierte Ausstiegsluke.

anleitung leicht möglich. Der Anbau der Zurüstteile wird durch die Explosionszeichnungen genau gezeigt. Für das Positionieren der Bohrungen auf dem Dach dient eine beiliegende geätzte Schablone. Das Loch für die Drehbühne liegt bei dieser Schablone jedoch zwischen zwei Dachspanten, beim Vorbild dagegen auf der der Wagenmitte am nächsten liegenden Spante. Die Dachluke ist ebenfalls falsch platziert. Sie sollte zwischen zwei Dachspanten direkt neben der Tür sitzen. Beim Märklin-Modell reduziert man die Lukengröße etwas, damit sie zwischen den Spanten Platz findet. Die Ablage für den Ölgalgen (Teil 16) muss im Gegensatz zur Bauanleitung um 180 Grad gedreht auf das Dach gesetzt werden.

Am gewählten Modellwagen selbst kann man nach persönlichem Geschmack weitere Superungen durchführen, so beispielsweise den G10 durch Ändern der Lade- und Lüftungsöffnungen in einen G02 verwandeln. Bei Verwendung des Märklin-Modells wird dabei die Abdeckung der Türlaufschienen gekürzt und durch einen Draht ersetzt. Da der Betankungswagen beim Vorbild ein Leitungswagen war, sind die eventuell vorhandenen Bremsanlage und die Bremsbacken zu entfernen. Eine weitere Zurüstung mit Federpuffern, Originalkupplung, Luftschläuchen, Seilösen, Rangierertritten, Stirnwandsäulen aus U-Profilen und freistehenden Griffstangen aus Draht sei freigestellt. Nach Beendigung der Umbauarbeiten steht eine Neulackierung an. Nicht vergessen sollte man den Innenanstrich in Eisengrau (RAL-Nummer 7011), da das Vorbild immer mit geöffneten Türen zu sehen war. Nach der Lackierung kann die Beschriftung aufgebracht werden. Diejenigen, die es →



Der fertig zusammengesetzte und lackierte Pumpenwagen im fahrbereiten Zustand ohne angeschlossenen Kesselwagen einmal vor (oben) und nach der Alterung (unten): Mit Betriebsspuren gewinnt das Modell erheblich.

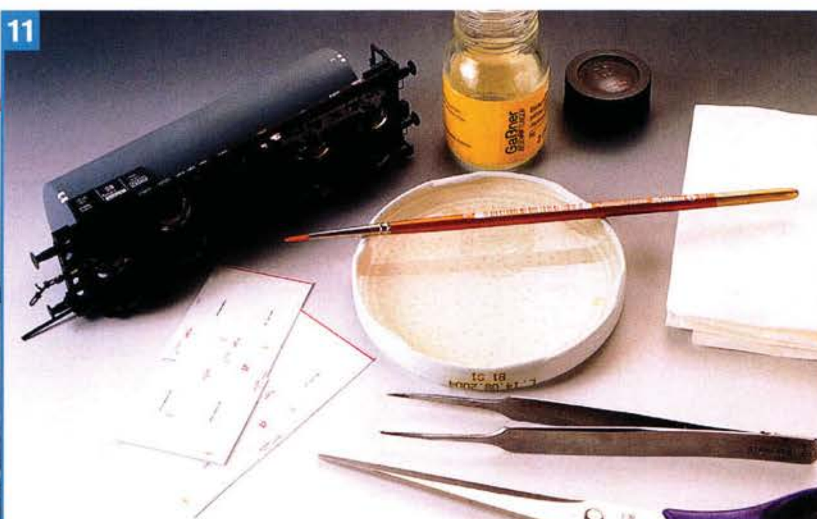


10



Mit Augenmaß nach Vorbildfotos aufgetragene Betriebsspuren verleihen dem Ölwagen sein typisches Aussehen.

11



Die Beschriftung des Ölwagens fehlt und muss deshalb aus einem Gaßner-Beschriftungssatz zusammengesetzt werden.

ganz genau nehmen, müssen die dem Umrüstsatz beiliegende Wagennummer von 102 073 in 102 173 ändern. Die zu ersetzende Ziffer nimmt man am besten aus einem anderen Beschriftungssatz.

Da der Betankungswagen immer mit einem Kesselwagen gekuppelt war, darf dieser natürlich nicht fehlen. Der von Weinert empfohlene Kesselwagen von Piko ist nicht ganz korrekt, es müsste eigentlich ein Leichtbaudrehgestell-Kesselwagen der Bauart Deutz sein. Ein Modell dieses Typs ist bei Liliput seit längerer Zeit angekündigt. Die Arbeiten an diesem Fahrzeug halten sich in Grenzen. Lediglich ein Drahtstift zur Halterung des Verbindungsschlauches muss angebracht werden. Darüber hinaus sind Verfeinerungen wie beim gedeckten Güterwagen durchaus denkbar. Die Verbindung der beiden Fahrzeuge könnte Brawas neue, eine Schraubenkupplung imitierende Starrkupplung übernehmen, da die Waggons immer zusammen unterwegs sind.

Je nach Basismodell sollte man erhabene Tafeln der Mineralölgesellschaften entfernen. Als DB-Dienstwagen erhält er einen eisengrauen (RAL 7011) Kessel-Anstrich und einen schwarzen (RAL 9005) Rahmen. Die vorbildgerechten Anschriften liegen dem Weinert-Bausatz unverständlicherweise nicht bei. Damit das Modell dennoch eine plausible Beschriftung erhält, muss man sie selbst zusammenstückeln. Für das abgebildete Modell ist die Beschriftung des Ölkesselwagens von Gaßner (Set G338) verwendet worden. Den letzten Schliff erhält das fertige Gespann durch vorbildgerechte Betriebsspuren (siehe auch Vorbild-Artikel auf Seite 38). *Joachim Reinhard*

Modellbauaufwand

- Schwierigkeitsgrad 2 (Einteilung siehe Modellbahn*Schule* 4)
- Epoche IIIb (Einteilung siehe Modellbahn*Schule* 8)

Werkzeuge

- Diverse Schlüsselfeilen
- Cutter-Messer
- Skalpell
- Bohrer 0,3 mm und größer
- Zweikomponenten-Kleber
- Sekundenkleber
- 600er-Schleifpapier
- Uhrmacherlaubsägebogen
- Seitenschneider
- Schraubendreher
- Regelbare Lötstation oder Lötkolben
- Verschiedene Pinzetten
- Kleine Spritzpistole

Bauteile

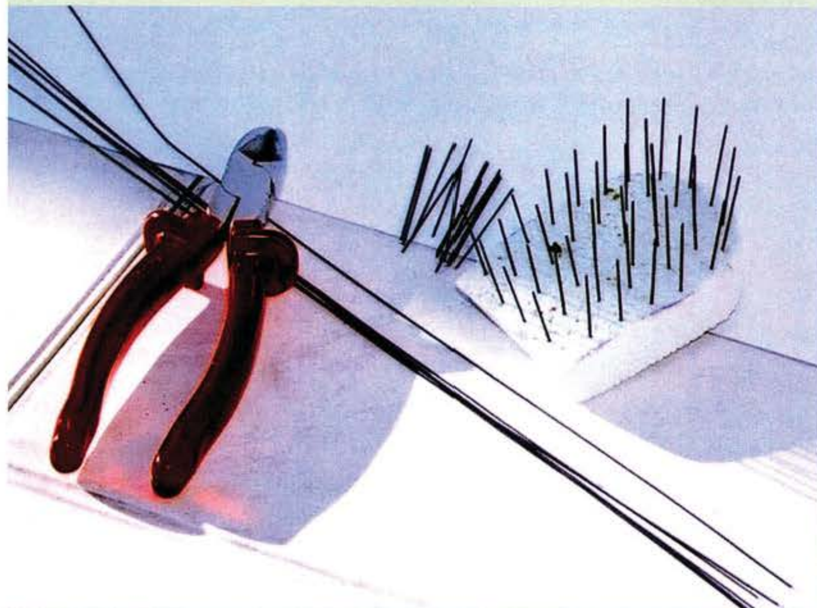
- H0-Güterwagen G 10: Märklin (Nr. 4878), alternativ Fleischmann (Nr. 5352)
- H0-Kesselwagen Bauart Uerdingen: Piko (Nr. 54371 o. a.)
- Weinert-Bauteile: Zurüstsatz Öltankzug (Nr. 3399) Federpuffer (Nr. 8614) Federpuffer (Nr. 8600) Originalkupplung (Nr. 8632) Rangierertritte (Nr. 8737) Luftschläuche (Nr. 8293) Zurüstteile für Güterwagen (Nr. 9254) Tritte (Nr. 8712)
- Weitere Bauteile: Messingdraht 0,3 mm 0,6 mm Messing-U-Profil 1,5 x 1,0 mm Papiertaschentücher
- Farben: RAL 8012 rotbraun RAL 9005 tiefschwarz RAL 9006 weißaluminium RAL 7011 eisengrau

12



Fotos: J. Reinhard (13), M. Tiedtke (6)

Der fertige Bebraer Betankungszug mit betriebsgerecht verschmutzten Öl- und Pumpenwagen.



Seitenschneider, Blumenbindedraht und Styrodurrest: Das ist schon die halbe Miete für die Rebstockproduktion in Serie.



Rationelle, zugleich einfache Tauchaktion: Die Größe des mit Drähten bestückten Styrodurblocks richtet sich sinnvollerweise nach dem Maß des Weißleimgefäßes.

Winzer-FREUDEN

Serienfertigung in Handarbeit: Einen einfachen Weg zum Modell-Weinberg voller H0-Rebstöcke weist Rolf Siedler.



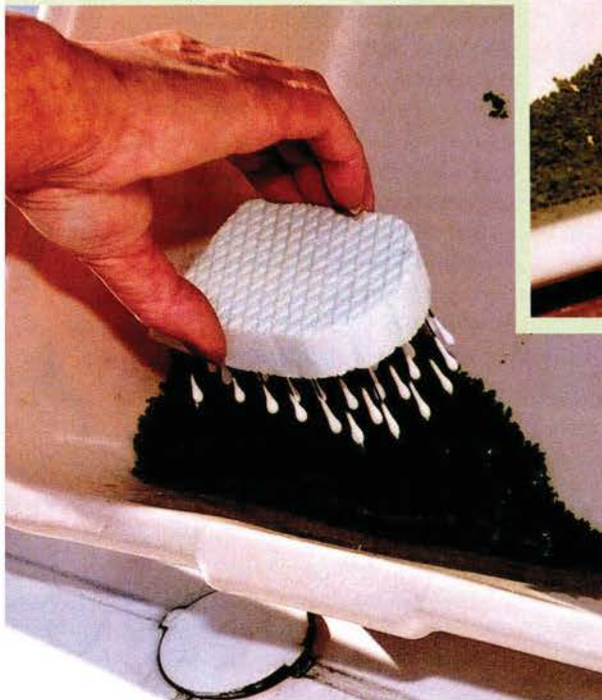
Das wussten schon die alten Römer: In vino veritas. Dass man im Wein aber nicht nur auf die Wahrheit, sondern zum Beispiel auch auf Glykol stoßen konnte, ahnten jene nicht. Während solch frostsichere Spätlese keinesfalls zur Nachahmung zu empfehlen ist, gilt das genaue Gegenteil für die rationelle Eigenproduktion von H0-Rebstöcken für den Modell-Weinberg.

Um rasch eine größere Menge der Miniatur-Rebstöcke herstellen zu können, bedarf es keiner Maschinen, kaum Werkzeugs und nur verhältnismäßig wenigen Materials. Ein Seitenschneider, wahlweise auch eine Kombizange, Blumenbindedraht, ein Reststück mindestens zwei Zentimeter dicken Styrodurs oder festen Styropors, Weißleim und Laubflocken, beispielsweise von Heki, sowie Haarspray oder -festiger sind auch schon alles, was der künftige Modell-Winzer an Zutaten benötigt.

Vom Blumenbindedraht, in jeder Gärtnerei erhältlich, schneidet man zunächst zirka 40 Millimeter lange Stücke ab. Die Anzahl dieser Drahtstifte

Eindrücken, rührend bewegen und unter leichtem Abschütteln herausheben: Schon sind die Rebstöcke belaubt. Die Flockenfarbe hängt von der gewählten Jahreszeit ab.





Fotos: Rolf Siedler



Nicht nur für Föhnfrisuren: Mit einem Haarspray kann man nicht nur des Hauptes Zier, sondern auch die Weinlaub-Flocken festigen.

richtet sich nicht nur nach der Größe des zu bestückenden Styrodur- oder Styroporblocks. Einerseits sollte dieser so bemessen sein, dass man ihn in das mit Weißleim gefüllte Gefäß eintauchen kann; andererseits hindert einen nichts daran, mehrere Styrodurreststücke für die Rebstockherstellung vorzubereiten.

Zirka 30 Drahtstiftchen passen auf einen etwa handtellergroßen Block, wenn man sie rund fünf Millimeter tief, im Zentimeterabstand einsteckt. Diese Distanz einzuhalten, ist wichtig, denn schließlich soll ja kein undurchdringlicher Zwergurwald entstehen.

Sind nun die Drahtstücke ordentlich platziert, taucht man sie kopfheister zu etwa zwei Dritteln in den Weißleim. Nach dem Herausheben lässt man den Leim kurz abtropfen, ehe der nächste Arbeitsschritt folgt.

Zuvor wurde eine Plastikschüssel mit Heki-Laubflocken gefüllt. Die Flockenfarbe richtet sich nach der gewählten Jahreszeit: Ein helleres Grün für das Frühjahr, ein sattes, dunkles Grün für den Sommer.

Mit den leimgetränkten Drahtstiften nach unten drückt man nun den Styrodurblock in das Flockenmaterial und lässt das Ganze in einer Rührbewegung kreisen. Beim vorsichtigen Herausheben tippt man den Block kurz an, damit sich überzählige Flocken lösen. Zum Trocknen wird die Rebstockpflanzung aufrecht hingestellt. Dabei sackt der beflockte Weißleim noch minimal nach unten, so dass die Rebstockspitze sichtbar wird. Wer es ganz genau nimmt, kann diese wie auch den flockenfreien Stockbereich später noch mit braunem Mattlack einfärben.

Ist alles gut durchgetrocknet, macht der Griff zum Haarspray Sinn, nicht, um sein wirres Haupthaar zu bändigen, sondern zwecks zusätzlicher Festigung der Laubflocken. Der so entstehende leicht seidige Schimmer entspricht zudem echten Weinblättern.

Buchstäblich im Handumdrehen gelangt man so schnell zum eigenen Weinberg, leider nur im Modell. *Rolf Siedler/hc*

Werkzeug- und Materialliste

- Seitenschneider oder Kombizange
- Blumenbindedraht
- Styrodurrest
- Weißleim
- Hekiflocken
- Plastikschüssel
- Haarspray

Der Mensch braucht Beschäftigung. Diesem Wunsch sollte der Modelleisenbahner bei der Aufstellung von Figurengruppen Rechnung tragen.

„Jetzt wird wieder in die Hände gespuckt...

• • • wir steigern das Bruttosozialprodukt", hieß es in einem Gassenhauer der Musikgruppe Geier Sturzflug in den 80er-Jahren. Auch auf der Modellbahn sollte die Zeit der sinnlos auf der Anlage herumlungernden Mini-Menschen beendet sein. Gerade in H0 ist das Angebot an Figuren mit unterschiedlichen Berufen angenehm reichhaltig.

Handwerklich Tätige stellen auf der Modellbahn einen Blickfang dar, wenn der Modellbahner sie an der frischen Luft arbeiten lässt. Wohnhaft sind die fleißigen Leute im vorliegenden Fall in Auhagens Umgebindehaus, dessen Vorbilder in der Lausitz verbreitet von Handwerkern bewohnt wurden oder zum Teil noch heute Werkstätten beherbergen. Damit der Betrachter die Modell-Szene auch sieht, siedelt man die Werkstatt in ein Gebäude mit großen Toren um. Der mit Holzlatten verkleidete Güterschuppen Krimml von Pola (Art.-Nr. 802) dient nach dem Einsetzen von Kibri-Fenstern, die sich in der Bastelkiste fanden, als Werkstatt. Die Türen müssen natürlich geöffnet dargestellt werden. Dazu trennt man die beiden Flügel mit einem Skalpell. Da sie so weit offen ste-





Hinter der Werkstatt und vor Unbilden der Witterung nur unzureichend geschützt, weiß der sägende Zeitgenosse gutes Wetter zu schätzen. Die Werkzeuge an der Wand kann man auch anderen Figuren reichen.

Der Lehrling schwang sich auf die Schwalbe und holte Ersatzeile für den Famulus-Traktor. Die Raserei geht Oma aber etwas zu weit.

hen, dass die der Wand zugeneigten Seiten nicht erkennbar sind, genügte es, die linke Tür an den rechten, die rechte Tür an den linken Türrahmen zu kleben. Ein Anstrich mit holzbrauner Abtönfarbe nimmt dem Gebäude das fabrikneue Aussehen. Die Teerpappe auf dem Dach entsteht aus Schmirgelpapier der Körnung 520.

Wenn häufiger Kraftfahrzeuge den Hof befahren, wünschen sich die Bewohner des Anwesens einen festen Belag, zum Beispiel aus Betonplatten. Diese fertigt der Modellbahner aus 1 mm starkem Fotokarton, der einen Überzug aus beigefarbener Rostschutz-Grundierung erhält. Mit Schmirgelpapier der Körnung 120 rauht man die Oberfläche auf. Die Plattengrenzen werden mit dem Bastelmesser geritzt. Gebrochene Platten und durch Staubfarben hervorgerufene Alterungsspuren lockern die recht einheitliche Betonfläche auf. Außerdem kann der Boden auch mit Ölflecken oder anderen ausgelaufenen Betriebsstoffen versaut werden.

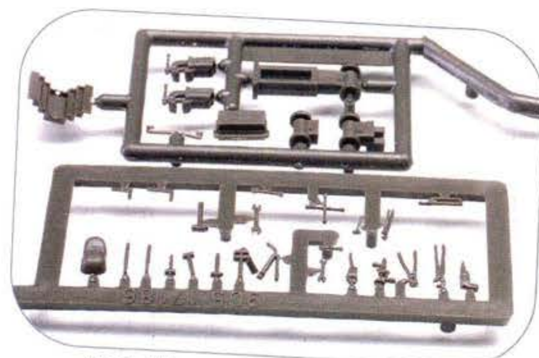
Die Darstellung der Werkbank an der Nord-Seite des Nebengebäudes ist für den ländlichen Raum vorbildgerecht, da man seinen Mitmenschen noch zutraut, zwischen „Mein" und „Dein" zu unterscheiden. Die Werkbänke, die Krauthauser liefert, bestehen aus Metall und sind aus dem Vollen geschnitzt. Da alle Produkte Einzelstücke darstellen, gibt es mal geöffnete, mal geschlossene Schubladen, unterschiedliche Schraubstöcke und Werkzeuge auf der Arbeitsfläche. Die dargestellten Gerätschaften besitzt wohl jeder Handwerker und die meisten Hobbybastler, weshalb es egal ist, ob geschreinert wird, oder das Auto zur Reparatur ansteht.

Ob Schweißen oder Sägen: Im Modell lebt das Handwerk

Des Deutschen liebstes Kind verlangt zur Behebung größerer Defekte gelegentlich nach einem Schweißgerät. Eines älterer Bauart hält Krauthauser bereit, modernes Accessoire bietet Preiser. Die restlichen Werkzeuge von Schraubenschlüsseln in verschiedenen Größen und Sägen über →



Wegen der vielfältigen Körperhaltungen kommt Fallers Tankstellenpersonal in die Auswahl. Die Bodenplatten sind Humbug.



Die Ausführung der Preiser-Werkzeuge erreicht Kleinserienniveau und schmeichelt dem Modellbahnerauge.



Für nahezu jede Arbeit in der Werkstatt bietet Krauthauser passendes Zubehör. Die Bewachung desselben übernimmt der Hund.



Ob der Staatsratsvorsitzende Erich Honecker wirklich in DDR-Werkstätten hing? Ein nettes Detail ist sein Konterfei allemal.

Hämmer und Zangen finden sich in der Militär-Abteilung des Preiser-Sortiments und verlangen eigentlich nur nach etwas ziviler Farbe. Ordentlich aufgehängt an einer Wand sind die Arbeitsgeräte eine Zierde für jede Werkstatt und schmeicheln dem detailverliebten Modellbahnerauge.

Im Umgebindehaus wohnen natürlich nicht nur Handwerker, sondern auch deren Angehörige. Viele Hausfrauen trugen über der normalen Kleidung robuste Kittelschürzen aus Kunststoff, die häufig Dessins mit Blumenmuster aufwiesen. Zur Nachbildung greift man zu glänzenden Lacken, während Woll-Kleidung matte Farben erfordert. Auch mit dem Pinsel gut zu verarbeiten sind übrigens Airbrush-Farben, weil sie schnell trocknen. Wenn die Menschen zeitgenössisch gekleidet sein sollen, ist es ratsam, gleich zu preiswürdigen Großpackungen mit unlackierten Figuren zu greifen, was der Population auf der Anlage und Modellbahners Geldbeutel gut tut. Dafür bietet sich Preisers Set 16326 an, das 120 Figuren unter dem Titel „verschiedene Berufe" zusammenfasst. Zwillinge erhalten zunächst unterschiedliche Kleidung. Wenn sie sich trotzdem zu ähnlich sind, verbiegt man die Arme vorsichtig.

Da die Mechaniker den Famulus nur reparieren und nicht fahren, darf das Bier zur Erfrischung auch auf dem Tisch stehen. Wenn Fahrzeuge aufgebockt werden müssen, ist ein schwerer Wagenheber vonnöten, wie er in Fallers Set „Tankstellenpersonal" steckt. Die grauen Platten unter den Füßen der Arbeiter sollte man mit dem Skalpell abschneiden und die Figuren aufkleben. Wer die Szenen öfter einmal ändern möchte, sollte zu so genannten Montage-Klebern (zum Beispiel Fixogum von Marabu) greifen, die ein spurloses Versetzen der Menschen ermöglichen.

Jochen Frickel

Handwerker, Heimwerker, Mechaniker und Arbeitsgerät in H0

Faller	151010	Tankstellen-Personal (8 Figuren)
Krauthauser	8730	Werkstattzubehör (Kfz-Achsen, Kiste, Feuerlöscher)
	8731	Schweißkarre, Schneidbrenner, große und kleine Kiste
	8734	2 Werkbänke, Kraftstromkasten
	8735	Schleifbock, Amboss, Altölbehälter, Wälzlager, Hofhund
	8736	E-Schweißgerät, Feuerlöscher, Materialkasten, Eisenkorb u.a.
Preiser	10036	Stehende Lkw-Fahrer (6 Figuren)
	10243	Handwerker, Zubehör (5 Figuren)
	14009	Lkw-Fahrer (6 Figuren)
	14130	Mechaniker (6 Figuren)
	16326	Verschiedene Berufe (120 Figuren)
	18356	Werkzeuge
	20263	Zirkus-Arbeiter (6 Figuren)

BASTELTIPPS

Entkupplungsverhinderer

Am Modulende trennt sich oft der Zug.

■ Bei Modulanlagen kommt den Übergängen große Bedeutung zu. Nicht immer lässt sich ein stoßfreier Übergang realisieren. Gerade bei Vorführbetrieb kann es zu Störungen durch Zugtrennungen kommen, weil sich die Kupplungen lösen. Bei Fleischmanns Profi-Kupplung kann es vorkommen, dass sich der Entkupplungsstift durch die herben Stöße an den Modulübergängen nach oben arbeitet und sich die Wagen nach einiger Zeit von selbst entkuppeln. Wenn man ein etwa 2 bis 3 mm langes Stück Schrumpfschlauch mit einem ungeschrumpften Durchmesser von maximal 2 mm von unten über den Entkupplungsstift schiebt und ganz kurz mit der heißen Lötspitze berührt, ist der Stift ruhig gestellt. Natürlich lassen sich die Fahrzeuge nun nicht mehr am Entkupplungsgleis trennen. Im Gegensatz zu Starrkupplungen kann man die umgebauten Fahrzeuge aber aus dem Zugverband nach oben herausnehmen. Mit einem Skalpell schneidet man den Schlauch auf, wenn die Entkupplungsfunktion wieder gewährleistet sein soll.

Eric Eschmann

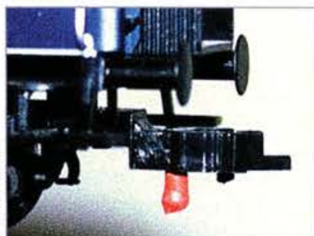


Foto: E. Eschmann

Der Anschaulichkeit halber kommt statt eines schwarzen ein rotes Verhüterli zum Einsatz.



Foto: J. Keilbar

Die Bahnhofsuhr zeigt dem Papa, wenn es wieder Zeit zur Fütterung ist.

Zeitfrage

Am Spur-IIm-Bahnhof zeigt eine echte Uhr, wem die Stunde schlägt.

■ Zu jedem Bahnhof gehört eine Uhr, die natürlich auch die korrekte Zeit anzeigen soll. Da es sich um eine Freilandanlage handelt, und die Uhr das ganze Jahr über draußen bleibt, war ein preiswertes Exemplar zu suchen. Auf einem Flohmarkt gab es eine Damen-Armbanduhr für 3 Euro. Zunächst entfernt man die Halterungen des Armbands mit dem Seitenschneider. Mit der Schleifwalze an einer Kleinbohrmaschine entfernt man die verbleibenden Ansätze. Der Übergang zwischen Glas- und Metallbereichen und das Glas selbst erhalten zwei Überzüge aus farblosem Nagellack, damit möglichst wenig Feuchtigkeit eindringen kann. Als Nebeneffekt wirkt das Uhrenglas wie eine Lupe, sodass man die Zeit auch im Stehen ablesen kann. Zur Befestigung der Uhr am Haus wurde eine Heißklebepistole verwendet, damit man die Uhr ohne Schaden am Gebäude oder am Chronometer selbst wieder abnehmen kann, um sie beispielsweise auf Sommerzeit umzustellen oder die Batterien zu wechseln. Ein kleines Dach aus Plexiglas schützt das Bastelwerk vor Niederschlag.

Jens Keilbar

TT-Dampflok im AW

Tilligs betagte 56 erhält freistehende Leitungen.

■ Die 56.20-29 war beim Vorbild eine vielseitig einsetzbare Lokgattung. Auch im Tillig-Sortiment ist sie seit geraumer Zeit vertreten. Die angespritzten Leitungen wirken an dem gut proportionierten Gehäuse aber nicht mehr zeitgemäß. Als Material benötigt man 0,3-mm-Messingdraht, Plastikkleber von Revell mit dünner Kanüle und schwarze Farbe (im vorliegenden Fall Nr. 33 matt von Humbrol). Ungeduldige Naturen können die neuen Leitungen direkt auf die angespritzten kleben. Wer's sauberer mag, schabt zunächst die alten Leitungen ab. Danach schlägt man mit einem leichten Hammer ein Ende des Drahtes platt, körnt in der Mitte vor und bohrt mit einer Kleinbohrmaschine ein 0,3-mm-Loch ins flache Ende. Denselben Durchmesser muss ein Loch im Kessel haben, das exakt an der Stelle sitzt, an der vorher die Andeutung der Leitungshalterung war. Mit einem Schleifaufsatz verringert man den Außendurchmesser der Öse auf ein vorbildgerechtes Maß und kürzt den Draht auf etwa 2 mm. So geht man bei sämtlichen Leitungshaltern vor. Bei geradem Leitungsverlauf kann man zunächst die Halter ins Gehäuse kleben und dann den Draht einziehen, bei gebogenen Leitungen biegt man diese zunächst, fädelt dann die Halter auf und klebt diese ins korrekte Loch im Kessel.

Hendrik Weihmann

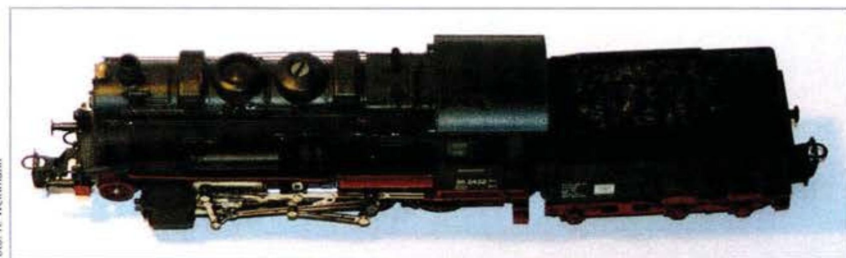


Foto: H. Weihmann

Die Leitungen in der Nähe des Kesselscheitels fallen freistehend besonders wohltuend ins Auge.

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse:
MEB-Verlag GmbH
Redaktion MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps
Biberacher Str. 94
88339 Bad Waldsee



Fleischmanns Magic-Train-Zug in DRG-Farbgebung gefällt durch die saubere Lackierung und Beschriftung.

Mit den DRG-Modellen ihrer 0e-Fahrzeuge spricht Fleischmann die so genannten ernsthaften Modellbahner an.

Diesel-Magie

Zugegeben, gezaubert haben die Fleischmänner nicht, als sie die Kö 8112 auf der Spielwarenmesse 2003 vorstellten. Trotzdem ist der Zweikuppler ohne direktes Vorbild ein zauberhaftes 0e-Maschinchen. Und Ähnlichkeiten mit Epoche-II-Feldbahndieselloks sind auszumachen.

Kö 8112 beweist, dass der Übergang zwischen Spielzeug und ernsthafter Modellbahn fließend sein kann. Scharfe Gravuren, ein durchbrochenes Gitter an einer Seite, angesetzte Griffstangen hinten am Führerhaus, freistehende Pfeifen, Auspuff, Signalhorn und nicht zuletzt die einwandfreie Beschriftung verleihen der Lok ein authentisches Aussehen. Auch das Fahrwerk mit den beiden Kuppelstangen ist ansprechend gestaltet. Bei einer Feldbahndiesellok hätte man sicher auch das Einsparen der Führerhaus-Verglasung toleriert, doch ist diese ebenso vorhanden wie die Andeutung des Führerplatzes. Wer das Dach abhebt, kann den Meister einsetzen. Zurüstteile liegen dem Modell nicht bei.



Unter dem abnehmbaren Dach findet der Modellbahner eine angedeutete Führerstandseinrichtung.

An beiden Enden führt die Lok eine N-ähnliche Kupplung, jedoch lassen sich auch andere Kupplungen aus Kleinserien-Sortimenten nachrüsten. Zum Einstecken in die Lücke oberhalb der Kupplung hält Fleischmann Imitationen der Bosna-Mittelpufferkupplung (Art.-Nr. 38 2002) bereit. Die Fahrleistungen der Lok tendieren eher in Richtung Spielzeug.

Für die bei 14 Volt sagenhafte 124 km/h schnelle Kö hätte der Ober-Magier Harry Potter seinen Besen sicher in die Ecke gestellt. Erst bei weniger als 6 Volt gelangt der Modellbahner in den für ihn relevanten Geschwindigkeitsbereich von weniger als 45 km/h. Trotz des Hangs zur Raserei erlaubt das Getriebe Dauer-Schleichfahrten mit 2 und ein Minimaltempo von 1 km/h. Schade, dass Fleischmann die Magic-Train-Loks nicht mit einer digitalen Schnittstelle ausrüstet. Dann würde ein lastgeregelter Decoder das Manko der hohen Maximalgeschwindigkeit beseitigen. Außerdem steigert ein Mehrzug-Betrieb gerade bei Kindern die Freude an der Modellbahn. Eine günstige DCC-Zentrale stellte man in Form des „Lok-Boss" auf der Spielwarenmesse vor.

Durch die Ausstattung mit zwei Kontaktpilzen erweiterte man die Stromabnahme-Basis auf sechs Punkte. Durch den Verzicht des Herstellers auf Haftreifen erweist sich der Zweikuppler nicht gerade als Wunder der Zugkraft. Mit den neun, nicht eben leicht rollenden Magic-Train-Güterwagen lässt sich aber leben. Wer den Zug eine Drei-Prozent-Steigung hinaufwuchten möchte, muss ihn halt teilen und zweimal fahren. Auf der Acht-Prozent-Steilrampe erreicht der Zweikuppler mit zwei Waggons noch das obere Ende der Steigung. Diese Last könnte beispielsweise aus dem Kessel- und dem Niederbordwagen bestehen, die gleichzeitig mit der Lok zur Auslieferung gelangten. Beide Waggons basieren auf Fleischmanns Einheits-Fahrgestell, das vielfach durchbrochene, aber dennoch robuste Details aufweist und den einfachen Tausch der Aufbauten ermög-



Raus mit den Seitenwänden und schon hat man einen Flachwagen.

licht. Dem Niederbordwagen kann man so die Wände entwenden und ihn als Flachwagen einsetzen. Das Bremserhaus der Wagen lässt sich einfach abnehmen. Obschon fiktiv hinterlässt die konturenscharfe Bedruckung einen hervorragenden Eindruck. Welche Vorteile die Kunststoff-Radsätze gegenüber solchen aus Metall haben sollen, bleibt das Geheimnis der Fleischmänner. Schließlich fordern die Waggons geradezu auf, sie mit Ladegut zu bestücken, was angesichts der beschränkten Kräfte der Magic-Train-Maschinen die möglichen Zuglängen drastisch verkürzt.

Eine Beleuchtung besitzt die kleine Diesellok nur an der Vorbau-Seite. Die Bedienungsanleitung erklärt verständlich die zur Wartung nötigen Handgriffe.

Einerseits ist die Kö ein robustes Spielzeug, andererseits prädestinieren gute Detaillierung und hervorragende Langsamfahreigenschaften Fleischmanns Kleine auch für Einsätze auf fein gestalteten 0e-Anlagen. Der so genannte ernsthaftere 0e-Bahner wird einen Preis von 90 Euro für die Lok und etwa 23 Euro für die Waggons als angemessen bezeichnen. Für den Nachwuchs halten die Nürnberger die Lok in einer Ausführung ohne Ansetzteile vor, die dafür bereits für etwa 25 Euro weniger den Besitzer wechselt.

Jochen Frickel

AUF EINEN BLICK

PRO **Sorgfältige Detaillierung; konturenscharfe Beschriftung; für Spur-0-Verhältnisse günstiger Preis; Lok mit sehr guten Langsamfahreigenschaften**

KONTRA **Keine konkreten Vorbilder; Waggons mit Kunststoff-Radsätzen**

PREIS **Lok 90 Euro; pro Wagen 23 Euro**

URTEILE ⊠⊠⊠⊠

5 Schluss-Signale: super
4 Schluss-Signale: sehr gut
3 Schluss-Signale: gut
2 Schluss-Signale: befriedigend
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Für den Straßentransport, den hier der Fendt Favorit mit Ballengreifer besorgt, ist der überbreite Wirbelschwader auch vorbildgerecht hochzuklappen.

Die heutige Landwirtschaft setzt auf Maschinen. Wiking sorgt nun mit dem Wirbelschwader bei der H0-Heuernte für moderne Zeiten.

Wirbelwind

Als beim Heumachen noch die Sense das wichtigste Arbeitsgerät war, musste auch die Schwade, eine Reihe hingemähten Grases oder Korns, von Hand zusammengerecht werden. Mit Ausnahme von noch bewirtschafteten Almen und sonstigen sehr steilen Hanglagen erledigt heute ein so genannter Wirbelschwader diese Arbeit im Handumdrehen. Damit die Heuernte auch im Maßstab 1:87 der modernen Agrarwirtschaft gerecht wird, haben die Berliner ihr landwirtschaftliches Nutzfahrzeugsortiment um das Modell einer solchen von einem Schlepper gezogenen Erntehilfe erweitert.

Der Wiking-Wirbelschwader, eine auf der diesjährigen Nürnberger Messe vorgestellte Neukonstruktion, hat ein Erzeugnis der in Feucht ansässigen Fella-Werke zum Vorbild. Das rote Kunststoffmodell mit gelbem Schutztuch ist bis auf die Ausleger-Stützräder voll beweglich und vollführt im Schleppbetrieb auf einer geeigneten Grundfläche, zum Beispiel einem kurzflorigen Teppichboden, sogar die typischen Kreiselbewegungen der jeweils zehn Schwaderrechen.

Dass dabei etwaiges Miniaturheu auch noch vorbildgetreu zu quaderförmigen Haufen, verarbeitungsfertig für die Ballenpresse, zusammengewirbelt wird, wäre wohl ein wenig zu viel verlangt. Dafür sind aber, ganz wie beim Vorbild, die Modellausleger samt Schwaderkreiseln hochklappbar, so dass der Mini-Wirbelwind mit den Warntafeln am Heck auch auf öffentlichen Wegen ohne Verletzung der H0-Straßenverkehrsordnung geschleppt werden darf.



Bei einem Preis von weniger als neun Euro braucht wohl kein Modell-Bauer auf die neue H0-Erntehilfe mit schwenkbarer Kupplungsdeichsel zu verzichten. Allerdings sollte er die filigranen Rechenzinken schonend behandeln. Sie neigen zum Verbiegen.

Karlheinz Haucke

AUF EINEN BLICK

PRO **Interessantes landwirtschaftliches Gerät; da fast vollständig beweglich, rollfähig und hochzuklappen, vorbildgerecht einsetzbar bei Modell-Heuernte wie auch im H0-Straßentransport; gut detailliert; sauber verarbeitet**

KONTRA **Filigrane Teile, insbesondere die Rechenzinken, neigen zum Verbiegen**

PREIS **Zirka 8,75 Euro**

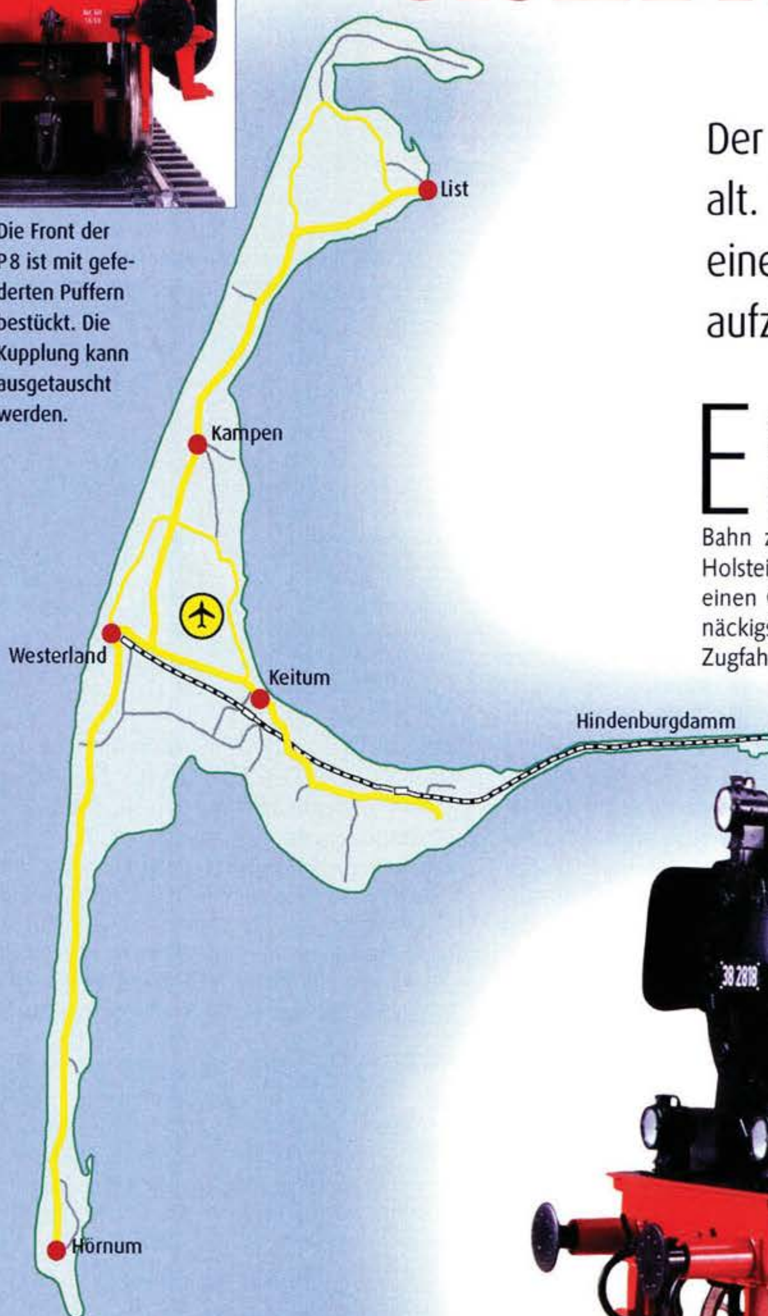
URTEILE ⊠⊠⊠⊠

5 Schluss-Signale: super, 4 Schluss-Signale: sehr gut,
3 Schluss-Signale: gut, 2 Schluss-Signale: befriedigend,
1 Schluss-Signal: noch brauchbar



Die Front der P8 ist mit gefederten Puffern bestückt. Die Kupplung kann ausgetauscht werden.

Hindenburg-dam(m)pfer



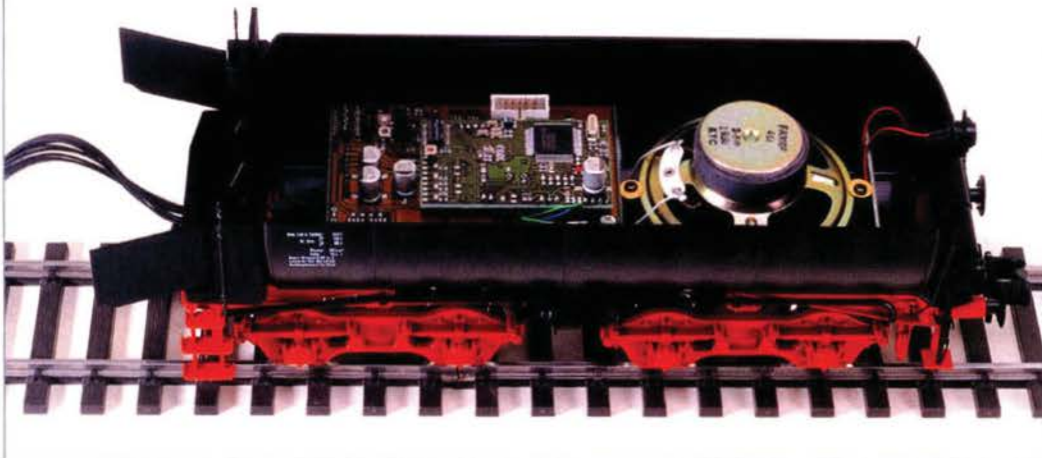
Der Hindenburgdamm wurde 75 Jahre alt. Willkommener Anlass für Märklin, eine spezielle P8 in der Königsspur aufzulegen.

Es gibt sicher so manchen eingefleischten Autofahrer, der es rundweg ablehnen würde, mit der Bahn zu fahren. In Schleswig-Holstein gibt es aber dennoch einen Ort, wo auch dem hartnäckigsten Bahnverweigerer die Zugfahrt nicht erspart werden kann, sofern er nicht bereit ist, komplett auf die eigenen vier Räder zu verzichten. Deutschlands bekannteste und beliebteste Nordseeinsel Sylt ist auf dem Landweg nur mit dem Zug zu erreichen. Und das auch erst seit wenig mehr als einem Dreivierteljahrhundert. Am 1. Juni

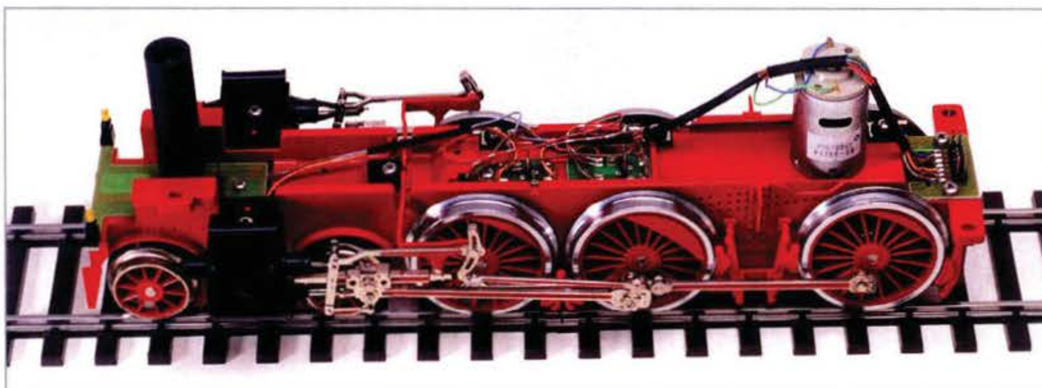


2002 konnte der Hindenburgdamm auf sein 75-jähriges Bestehen zurückblicken.

Grund genug für eine Modellbahnschmiede im weit entfernten Schwabenland, mehrere Sondermodelle zum Thema Hindenburgdamm anzubieten: In der Spur I ist dies neben einem Sylt-Wagenset eine besondere Dampflok der Baureihe 38, die sich viele Jahre im Inselverkehr mühte.



Das Tenderinnere bietet reichlich Platz für die Elektronik und den großzügig dimensionierten Lautsprecher...



... und deshalb muss in der Lok außer Motor und Rauchgenerator nicht mehr allzuviel verstaut werden.

Tender mit beeindruckenden Soundeffekten

Die Märklin-P8 kommt solide verpackt, auf einem Brett fest und sicher verschraubt als 382818 in Epoche-III-Ausführung zu den Kunden. Schnell ist sie aus ihrem Transport-Korsett befreit, um sogleich aufs Gleis gesetzt zu werden. Die Märklin-Digitalzentrale ist bereits am Gleis angeschlossen und so fängt die Lok umgehend an, Geräusche von sich zu geben. Märklin hat die Lokadresse naheliegenderweise auf die Nummer 38 programmiert. Also, nur noch schnell „38" eintippen und auf Go drücken. Kurz nachdem der Fahrregler vorsichtig geöffnet wurde, kommt der Schreck: Plötzlich beginnt die P8 lautstark zu fauchen und fährt dabei behutsam an. Wow! In beeindruckender Lautstärke dreht die Lok ihre ersten Runden, und der Zuschauer wird zunächst zum überraschten Zuhörer. Gebannt lauscht man den verschiedenen typischen Dampflokgeräuschen.

Später, wenn man das Innenleben des Tenders untersucht, wird schnell klar, woher der Schalldruck kommt: Dort sitzt ein Lautsprecher mit einem Umfang von mehr als 7,5 Zentimetern. Einen Lautsprecher dieser Dimension, mit dem die Lok auch aus größerer Entfernung auf sich aufmerksam macht, konnten die Göppinger nicht in der Lok unterbringen.

Ist man der Lok jedoch sehr nahe, ist zu hören, dass die Geräusche nicht aus der Lok stammen. Den üppigen Platz im Wannentender nutzten die Märklin-Konstrukteure auch, um die gesamte Elektronik der P8 zu verstauen. Der optische Nachteil dieser Lösung ist ein zehnadriger Kabelstrang, der vom Tender in den Führer- →

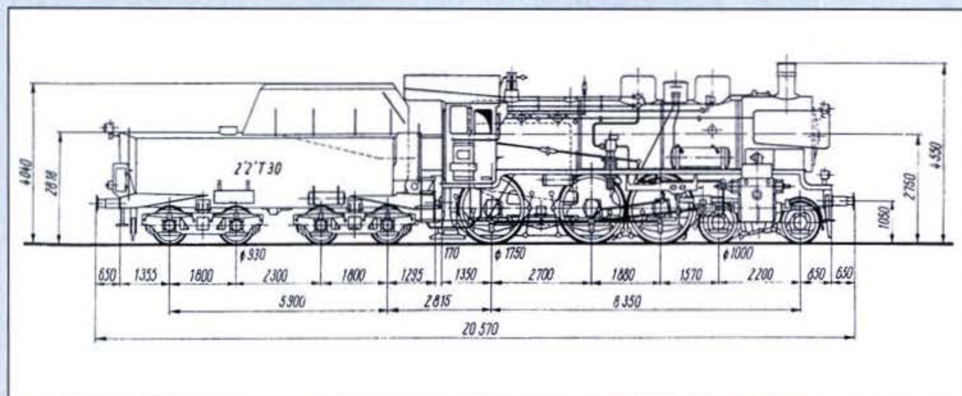


Mit einer Länge von mehr als einem halben Meter ist die P8 wahrlich nicht zu übersehen.

MESS- UND DATENBLATT

Modell Eisen Bahner

38 2818 der DB von Märklin in Spur I



Zeichnung: MEB-Archiv



Steckbrief

Hersteller: Märklin, Göppingen
Bezeichnung: 38 2818 der Deutschen Bundesbahn
Nenngröße/Spur: I/45 Millimeter
Konstruktionsjahr: 2002 (Basismodell 1978/95)
Epoche: III
Katalognummer: 55983
Im Handel seit: Frühjahr 2003
Andere Ausführungen: Derzeit keine
Gehäuse: Lok und Tender aus Kunststoff
Fahrgestell: Metall und Kunststoff
Kleinster befahrener **Radius:** 1020 mm
Kupplung: Tenderseitig Märklin-Spur-I-Kupplung, vorne einsteckbarer Kupplungshaken
Normen: NEM, CE
Preis: 1500 Euro (Zirkapreis, die Ladenpreise können durch individuelle Kalkulation abweichen)

Elektrik

Stromsystem: Wechsel- oder Gleichstrom
Nennspannung: 16 Volt
Steuerungssystem: Digital, Märklin-Motorola
Stromabnahme: Über Radsatzinnenschleifer
Motor: Märklin-Hochleistungsantrieb
Beleuchtung: Spitzensignal beidseitig, Führerstandsbeleuchtung



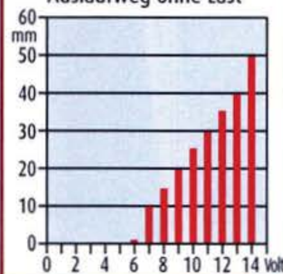
Mechanik

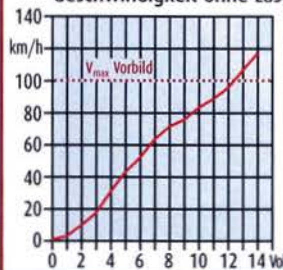
Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/ Stirnradgetriebe auf alle drei Treibachsen
Schwungmasse: –
Haftreifen: Zwei
Zugkraft:
Ebene: 450 Gramm
3% Steigung: 377 Gramm
6% Steigung: 297 Gramm



Service

Gehäusedemontage: Lok- und Tendergehäuse abschraubbar;
Innenteile: Motor und Decoder sind nach Abnahme der Gehäuseteile zugänglich
Zurüstteile: Kupplungshakenattrappe, Kolbenstangenschutzrohre, Personal
Bedienungsanleitung: Ausführliche Bedienungsanleitung mit Wartungshinweisen
Verpackung: Kartonschachtel mit Styropor-Einsatz und Holzbrett
Ersatzteilversorgung: Über Fachhändler





Fs. = Fahrstufe
S_0 = Auslaufweg ohne Belastung

Maßvergleich in mm	Vorbild	1:32	Modell
Länge über Puffer	20570	643	650
Gesamtachsstand der Lok	8350	253,8	263,0
Treibraddurchmesser	1750	54,7	53,2
Durchmesser Vorlaufrad	1000	31,3	29,1
Achsstand Vorlauf-Drehgestell	2200	68,8	69,8
Achsstand Tender-Drehgestell	1800	56,3	56,9

Fahrwerte ohne Last	FS	V_0 (km/h)	S_0 (mm)
Anfahren	1	2,7	-
Kriechen	1	8	-
V_{Max}	14	118	110
$V_{Vorbild}$	≈12	96	65

stand der Lok führt, wo mittig der passende Stecker sitzt. Hier wäre eine weniger auffällige Lösung schön gewesen.

Das Spur-I-Modell der P8 von Märklin ist schon länger im 1:32-Programm vertreten. Es wäre wünschenswert gewesen, alle Kesselleitungen freistehend auszuführen. Auch wäre es vermutlich nicht zu viel verlangt, Lok- und DB-Schild erhaben auszuführen, anstatt sie lediglich aufzudrucken. Dennoch macht die Dampflok einen ordentlichen Gesamteindruck. Auffällig und für eine P8 eher ungewöhnlich ist das über dem Kesselscheitel liegende dritte Spitzensignal der 38 2818.

Das war es aber schon mit der leisen Kritik, denn technisch überzeugt 38 2818. Neben den bereits erwähnten gelungenen geschwindigkeitsabhängigen Fahrzeuggeräuschen gibt es im Digitalbetrieb noch einige zu-

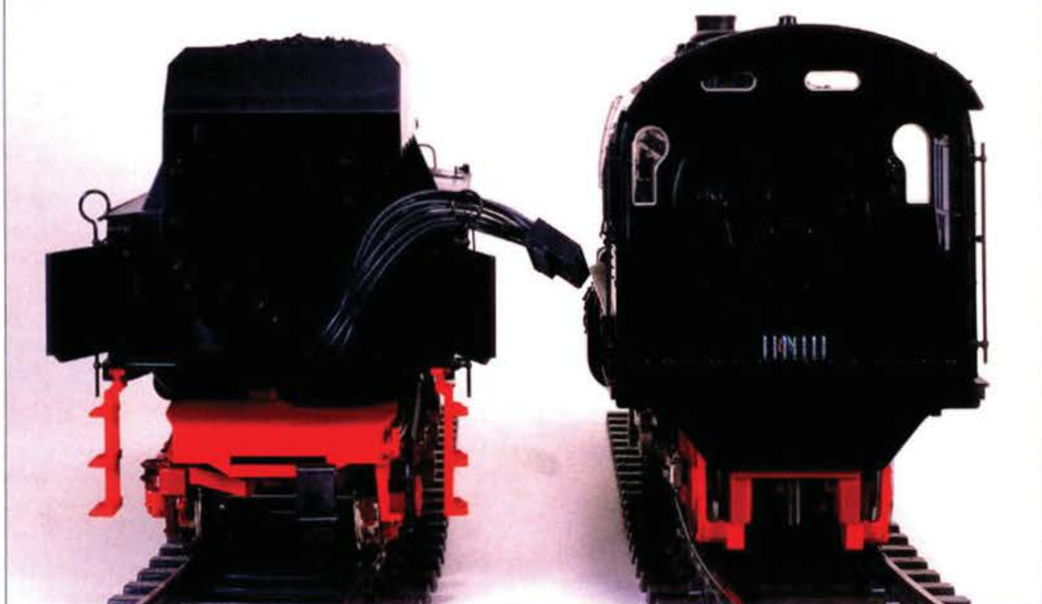
Hoher Spielspaß dank vieler Funktionen

sätzliche schaltbare Funktionen: Rauchgenerator, Führerstandsbeleuchtung, fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal, Signalhorn und Glocke. Das ist eine ganze Menge und die macht aus der P8 ein wirklich lebendiges Modell mit hohem Spiel- und Unterhaltungswert. Eine kundenfreundliche Lösung aus dem Hause Märklin ist die Eignung der P8 für verschiedenste Systeme. Die Lok fährt mit Gleich-, wie Wechselstrom, sie kann analog oder im Delta-Modus und eben auch digital, dann mit allen Zusatzfunktionen, betrieben werden.

Das beeindruckendste an Spur-I-Modellen ist immer wieder die Größe, und eine Dampflok mit Tender stellt um so mehr dar. Wenn sie auch noch akkurat lackiert und bedruckt ist, hebt das noch das Gesamtbild. Bemerkenswert ist die Ausführung des Fahrwerks. Kräftige metalle-

ne Treibstangen, eine detaillierte Steuerung und die mächtigen Speichenräder machen die 38 2818 zu einem ganz besonderen Modell.

Die Werkseinstellung des Decoders ist vorbildnah. In der höchsten Fahrstufe 14 erreicht die P8 eine Geschwindigkeit von 118 km/h, was fast der Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h entspricht. Die erreicht Märklins 382818 mit 96 km/h annähernd in Fahrstufe 12. Mit langsamen 2,7 km/h fährt die Lok in Fahrstufe 1 an. Beim Abbremsen schnauft sie in Fahrstufe 1 mit 8 km/h.


Der Kabelstrang und der kaum kaschierte Stecker stören ein wenig den guten Gesamteindruck der Lok.

Wer mit der Werkseinstellung noch nicht zufrieden ist, kann an zwei Drehpotis, die auf der Platine im Tendergehäuse zu finden sind, sowohl die Höchstgeschwindigkeit wie auch die Anfahr- und Bremsverzögerung nach eigenem Gusto variieren. Wem die Lok zu laut sein sollte, der kann mit einem Schalter unter dem Tender die Geräuschelektronik komplett abschalten oder mit einem Poti auf der Soundplatine die Lautstärke regulieren.

Aus der Höchstgeschwindigkeit hat die P8 einen Auslauf von 50 Zentimetern. Und bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h reicht es immer noch für einen Auslauf von 10 Zentimetern. In der Ebene zog Märklins P8 447 Gramm über die Seilrolle, in der dreiprozentigen Steigung waren es 377 Gramm und in der sechsprozentigen bewältigte sie 297 Gramm.

Der Traum von einer P8 im Maßstab 1:32 endet für die meisten Modellbahner, wenn das Preisschild auftaucht: Rund 1500 Euro sind für die 382818 fällig. Dafür erhält der Großspurer ein ordentliches Fahrzeug, das viel Spaß im Betrieb macht. Sollte die P8 mal nicht im Einsatz stehen, ist sie eine eindrucksvolle Zierde jeder Vitrine und viel zu schade, um in einer Schachtel zu schmoren. Das Sparen auf die Sound-P8 lohnt sich.

Stefan Alkofer



AN MEB-VERLAG, „LESERBRIEFE"
BIBERACHER STR. 94
D-88339 BAD WALDSEE

E-MAIL: *REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

● Offene TT-Wünsche

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 3 und 4/2003

In Baugröße TT ist viel aufgeholt worden. Wünschenswert wäre aber eine E32 als Personenzuglok. Eine E-Rangierlok fehlt noch gänzlich. **Gerhard Krüger, 12439 Berlin**

● Drei Lackierungen

Betrifft: „V100-Parade in Gießen", Heft 3/2003

In Ihrem Bericht auf Seite 9 ist Ihnen ein kleiner Fehler unterlaufen. Es handelt sich nicht um vier, sondern nur um drei Lackierungen. An den langen Motorvorbauten ist der weiße Balken nach oben gerutscht, während er am hinteren, kürzeren Vorbau weiter unten sitzt.

Jonathan Seyberth, 64354 Reinheim

● Sprung zurück

Betrifft: Flop „DB spart am Personal", Heft 4/2003

Als Bahnfahrer bin ich empört, dass DB Service 1000 Stellen streichen will. Wenn das passiert, sieht es in Zukunft düster aus. Ich fahre oft mit meinem muskelkranken Sohn Matthias, acht Jahre alt, mit der Bahn, zum Beispiel zu Dampflokfesten. Der Junge sitzt im Rollstuhl und kann leider nicht mehr viel laufen. Mein Sohn und ich sind froh, wenn uns beim Ein- und Aussteigen die Service-Mitarbeiter der DB helfen. Bisher lief das ganz gut, denn zum Beispiel die Mitarbeiter beim Service-Point Hagen sind hochmotiviert und Matthias ist beliebt bei ihnen. Mir scheint, dass Rollstuhlfahrer seitens der oberen DB-Etagen nicht so erwünscht sind. Norbert Hansen beschreibt das richtig, dass die Bahn einen Sprung in die Vergangenheit tut, wenn sie unter anderem im Service-Bereich Personal einsparen will. Die Dummen sind Behinderte, alte Leute und Mütter mit Kinderwagen und kleinen Kindern. Denn leider gibt es nicht überall Niederflurfahrzeuge, wo man ohne Hilfe ein- und aussteigen kann. **Rainer Bernshausen, 58089 Hagen**

● ET 65-Steuerventile

Betrifft: „Schwäbische Spezialitäten", Heft 3/2003

Die elektrischen Triebwagen elT 1201 - 1217 (ab 1940 ET65001 - 017) erhielten ab Neulieferung wie ihre Steuerwagen elS 2201 - 2216 (ab 1940 ES65001 - 016) die mehrlösige Druckluftbremse Bauart Hikpbr mit Steuerventil Hikpt. Aufgrund stets gleichbleibender Zugart und der begrenzten Längen bei Triebwagenzügen wurde das vereinfachte Steuerventil Hikpt entwickelt, das sich vom Steuerventil für Personenzüge Hikp wie folgt unterscheidet: Wegfall des Beschleunigungsorgans, das bei Schnellbremsungen Hauptluftleitungsluft zusätzlich direkt in den Bremszylinder leitet, der Übertragungskammer, die bei langen Zügen die Durchschlagsgeschwindigkeit erhöht, und der Umstelleinrichtung für Güter- beziehungsweise Personenzug (G-P-Wechsel). Darüber hinaus entfällt das Mindestdruckventil, das in Stellung G einen schnellen Druckanstieg im Bremszylinder hervorruft. Anlässlich der Neufassung der Bremsvorschrift, bisher DV 464, im Jahre 1960 verzichtete man zugunsten rationellerer Instand- und Lagerhaltung auf die Steuerventilbauart Hikpt und setzte dafür das Steuerventil Hikp 1 ein. Bei Verwendung in Triebwagen nahm man die Kurbel der G-P-Umstelleinrichtung ab und ersetzte diese durch eine Blechsicherung (P-Sich.), um eine unzulässige Umstellung zu verhindern. Die Höhe des Bremsgewichtes, zum Beispiel bei den beiden Varianten des ET65 mit 56 beziehungsweise 51 Tonnen, war durch diese Maßnahme nicht verändert worden.

Werner Streil, 81671 München

● Verfalls-Paket

Betrifft: „Kein guter Start ins zehnte Jahr", Heft 5/2003

Nachdem die Bahn ein Millionenpaket für ihre Bahnhöfe geschnürt hatte, kam mir mein letzter Aufenthalt im Bahnhof Falkenberg wieder in den Sinn. Einst war Falkenberg ein wichtiger Knotenpunkt. Das Brückenbauwerk verfällt mehr und mehr, die Züge der Relation Leipzig – Cottbus konnten es nur noch mit 10 km/h passieren. Wahrscheinlich würde auch bei größeren Geschwindigkeiten der Putz gänzlich von den Bahnsteigbauten abfallen.

Hans-Joachim Rohowski, 06842 Dessau



Foto: H.-J. Rohowski

Geriet zum Biotop: Bahnhof Falkenberg im Mai 2002.

● Zu teures Hobby?

Betrifft: Standpunkt „Runde Räder müssen rollen", H. 4/03

Meinen Dank für den Standpunkt. Was mich besonders aufregt, sind die massiven Preiserhöhungen mit der Euro-Einführung. Auf der einen Seite sollen möglichst viele Jugendliche für dieses Hobby gewonnen werden, aber wie sollen sie sich so ein teures Hobby überhaupt leisten? Im letzten Jahr soll ja die Bilanz der Branche noch gut gewesen sein, aber auch dieses kann sich ganz schnell ändern! Man kann zwar die Perfektion der Modelle immer weiter nach oben treiben, aber wer soll das noch bezahlen? **Jürgen Klöber, 10249 Berlin**

● DDR-„Sachsenring"

Betrifft: „Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg", Heft 4/2003

Bei „DAVO/V+V" heißt es: „In H0 bietet V+V den Robur als Feuerwehr, eine Horch-Limousine in Schwarz..." Bei jener Horch-Limousine handelt es sich um den in den 50er-Jahren in Zwickau gefertigten legendären „Sachsenring". Dieser war meines Wissens der einzige Pkw-Typ der gehobenen Klasse, der in der DDR hergestellt worden ist. Er wurde vor allem von Behörden und großen Betrieben als Dienstfahrzeug benutzt. Die Vielfalt der Schienenfahrzeug-Modelle ist wiederum sehr groß und doch scheint mir, dass es immer noch Fahrzeuge gibt, die von der Modellbahnindustrie nicht entdeckt worden sind. Nachdem die Oberweißbacher Bergbahn den Betrieb wieder aufnehmen konnte, könnte doch an Modelle der auf der dortigen Flachstrecke eingesetzten Gleichstrom-Triebwagen gedacht werden. **Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau**



www.ammerseebahn.de

Links vom Ammersee

Der Ammersee ist ein beliebtes Naherholungsgebiet. Sein Ostufer erkundet man am besten mit der Bahn. Eisenbahnfreunde können dort manches Kleinod entdecken.

• Eine Stunde und 20 Minuten etwa dauert die Fahrt von Augsburg nach Weilheim auf der KBS 985, die genau genommen erst in Mering beginnt. Vor allem der Teil von Geltendorf entlang des Ammersee-Ostufers gehört sicherlich zu den besonders schönen Bahnerlebnissen. Nicht umsonst ist Bayerns drittgrößter See bevorzugtes Ausflugsziel der Großstädter aus München und Augsburg. Der Geschichte der landschaftlich schönen Strecke hat sich Alwin Reiter angenommen und sie sehr umfassend auf seiner Internet-Seite dargestellt. Vom Entstehen der Bahnlinie bis in unsere heutige Zeit präsentiert der Autor die größeren und kleineren Geschichten rund um die Ammerseebahn. Er geht auch ausführlich auf die aktuelle verkehrspolitische Situation und mögliche künftige Entwicklungen ein. Das Schönste an der Ammerseebahn ist jedoch die Sommerzeit, wenn man etwa in Utting oder Diessen die Fahrt unterbrechen und vom Zug auf einen der Dampfer umsteigen kann. Dann gilt es, die einmalige Landschaft zu genießen, um abends umweltfreundlich mit der Bahn wieder heimzufahren.

www.oberweissbacher-bergbahn.com

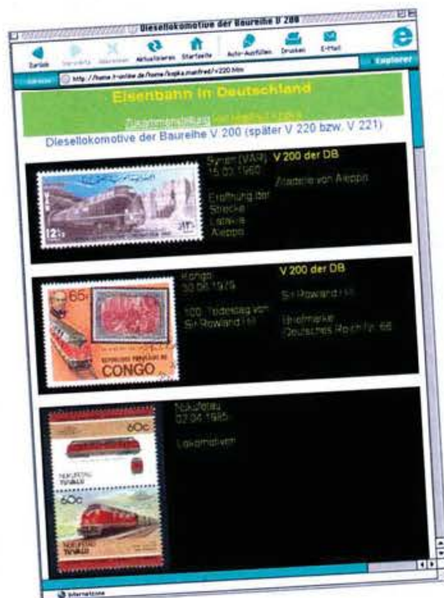
Appetit auf Thüringen

Der Internetauftritt der Oberweißbacher Bergbahn inspiriert zu einer Reise nach Thüringen. Die sehr übersichtlichen Seiten verweisen auch auf andere Bergbahnen.

• Die Homepage leitet den Nutzer gleich zum Aktuellsten, den Feierlichkeiten anlässlich 80 Jahren Oberweißbacher Bergbahn (siehe Beitrag ab Seite 24). Die geographische Einordnung ermöglicht eine mehrstufige Graphik. Man erfährt viel über die Geschichte der Bahn, was mit historischem Bildmaterial illustriert wird. Die kürzlich erfolgte zweijährige Instandsetzung der Bahn ist ebenso dokumentiert wie auch Berg- und Talstation und die einzelnen Fahrzeuge. Zu finden sind Fahrpläne und -preise der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatal-Bahn (OBS). Einen der vielen Links zu weiteren Bergbahnen in Deutschland sollte der Interessierte unbedingt auch besuchen: www.obstfelderschmiede.de.

home.t-online.de/home/kopka.manfred

Eisenbahnphilatelie



Eine österreichische 1020 auf einer Briefmarke der Demokratischen Republik Madagaskar – Diesen und andere Schätze kann man im Internet finden.

• Manfred Kopka hat einen bunten Strauss an philatelistischen Eisenbahn-Kuriositäten zusammengetragen: Unter den E-Loks erfreut sich die BR 120 in Afrika einer besonderen Beliebtheit. Sie taucht auf Marken der Länder Liberia, Uganda, Tanzania und natürlich Madagaskar auf. Die württembergische K ziert eine nicaraguanische Marke und die kleine Köf II schaffte es zu einer postalischen Verewigung in Burkina Faso, ehemals Obervolta. Nicht ohne ein Schmunzeln blickt man auf die sehr kurzweilige Online-Sammlung, wohl wissend, dass Briefmarken für viele kleinere und ärmere Staaten immer eine willkommene Devisen-Einnahmequelle waren. Bei den Bemühungen mogelte sich immer wieder der ein oder andere putzige Fehler ein: Auf einer Briefmarke aus Guinea kann man etwa eine BR 111 in TEE-Lackierung bestaunen und manches Mal hat sich auch ein Fleischmann-Modell eingeschlichen.

TERMINE + TREFFPUNKTE

VORBILD

DAUERFAHRBETRIEB

Fahrten beim Moorexpress Osterholz-Scharmbeck – Bremervörde – Stade, Mobi-Tour, Tel. (04281) 94411, immer Fr bis So sowie Do 29.05., Mo 09.06.

Museumseisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, alle Wochenenden sowie 29.05., 09.06., Deutscher Eisenbahn-Verein, PF 1106, 27300 Bruchhausen-Vilsen, www.museums-eisenbahn.de

Fahrtage auf der Dampfkleinbahn Bad Orb – Aufenauer Berg, Kurdirektion Bad Orb, www.bad-orb.de/dampfkleinbahn, Tel. (06052) 8383, alle Sonntage u. 29.05., 09., 19.06.

Brohltal-Schmalspureisenbahn in 56651 Niederzissen, immer Di, Do, Sa, So und feiertags, vom 19.06. bis 06.07. mit Mallet aus dem Harz, www.vulkan-express.de, Tel. (02636) 80303.

Parkeisenbahn Dresden, täglicher Fahrbetrieb, So 18.05. Parkolino wird 5, Sa 31.05. und So 01.06. Parkbahnfest, www.parkeisenbahn-dresden.de, (0351) 4456795.

Fahrtage Kandertalbahn Kandern – Haltingen, jeden Sonntag sowie Do 29.05., www.kandertalbahn.de, Tel. (07626) 972356.

Berliner Parkeisenbahn, Regelbetrieb Di - Do, 17., 18., 31.05., 01.06. Dampfbetrieb, So 08.06./Mo 09.06. Parkbahnfest, So 15.06. Salonwagen, www.parkeisenbahn.de, Tel. (030) 5389260.

Dampfzug-Museumsbahn in der Bretagne in F-2250 Paimpol, Juni bis September, www.vapeur-dutrieux.com (frz. u. engl.)

Fahrten auf der Preßnitztalbahn, alle Wochenenden sowie 09.06., (7)

FR 16.05. BIS SO 18.05.

Dresdner Dampflokfest im Bw Dresden-Altstadt, (0351) 4611425, www.igbahnbetriebswerkdresden-altstadt.de

SA 17.05.

Sonderfahrt mit 03 204 und 35 1019 von Cottbus zum Dresdner Dampflokfest. LDC, Tel./Fax (035601) 56254.

Auf alten Wegen durch den Ruhrpott mit dem Schienenbus, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0203) 429 1919.

Fahrt mit dem Schienenbus von Gießen zum Technikmuseum Speyer, Oberhessische EF, Tel. (06406) 6506.

SA 17.05. UND SO 18.05.

90 Jahre Straßenbahn in Woltersdorf. H. Peters, Tel. (03362) 881230.

SA 17.05. BIS SO 15.06.

Le train capitale, Ausstellung der SNCF in Paris auf den Champs Elysées, Geschichte, Industrie- und Fahrzeugschau.

SO 18.05.

Mit der 89 6237 von Preußisch Oldendorf nach Bohmte. (4)

Ruhrgebietsrundfahrt mit Meterspur-Straßenbahn von Oberhausen nach Hattingen. Auch So 15.06., (11)

Dampftag im Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen, auch So 15.06., (5)

Fahrten auf der Härtsfeld-Museumsbahn, (10)

Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn, Zeche Theresia, auch So 01. und So 15.06., (13)

DI 20.05. BIS SA 24.05.

Bergbahnen am Vierwaldstätter See, (3)

SA 24.05.

Spargel-Express Bruchhausen-Vilsen – Asendorf, Info siehe Dauerfahrbetrieb

Dampfzug mit BR 50 Bad Laer – Amsterdam, (6)

PEG-Schienenbus 798 Oberhausen – Hamm – Schwerte und zurück. M. Schumann, Gertrudenstr. 18, 48149 Münster, www.asm-muenster.de

Mit LVT 172 003 von Oelsnitz/Erzgeb. nach Weimar, TomRadics@web.de, (0173) 3236225.

Im Nostalgie-Rhein-Express durch den Hochschwarzwald, mit 52 7596 und V 100 2335, www.nostalgie-rhein-express.ch, (00 41) 61 363 3532.

SA 24.05. UND SO 25.05.

8. Weimarer Eisenbahnfest, große Lok-Schau, Rundfahrten u.v.m., Thüringer Eisenbahnverein, PF 100105, 99001 Erfurt, Tel. (0177) 3385415.

Museumsdepot Magdeburg-Sudenburg, hist. Straßenbahnen, www.ignah.de, Tel. (0391) 6200311, auch 28./29.06.

Fahrtage bei der Straßenbahn in 06618 Naumburg, auch Do 26.06. bis So 29.06., www.ring-bahn-naumburg.de, Tel. (03445) 703002.

Museumstage im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Fahrzeugausstellung, Pendelfahrten u.v.m., (5)

Fahrt mit 01 und 50 Hamburg-Altona – Garmisch-Partenkirchen, H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

SO 25.05.

Mit historischen Straßenbahnen nach Pankow, www.dvn-berlin.de, (030) 25633880.

Mit der Straßenbahn durch Essen. Auch So 22.06., (11)

Fahrtage historischer Straßenbahn Solingen-Kohlfurt – Cronenberg, (0202) 470251, auch 08., 09., 22.06.

SO 25.05. BIS SA 31.05.

Bahnerlebnis Semmering. (3)

DO 29.05.

Vatertagsfahrt mit dem Schienen-Cabrio im Unterharz. (1)

Vatertagsbummler Radebeul Ost – Radeburg mit 99539. (8)

Dampfzug mit BR 50 Lengerich – Halle / Westf., (6)

Frühlingsfest im Heidekraut-Bahnmuseum Basdorf, Dampfzugfahrten nach Berlin, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (033397) 72656.

Himmelfahrten auf der Preßnitztalbahn, (7)

Himmelfahrt bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel./Fax (034772) 27640.

Vatertag bei der Muttenthalbahn, (13)

Städte-Express-Dampfschnellzug von Stuttgart nach Lindau mit 01 519, (2)

Dampf-Museumszug auf der mittleren Ruhrtal-Strecke, (5)

Dampfzüge Backnang – Gaildorf West, www.dbkev.de, Tel. (07971) 911333.

Tag der offenen Lokschuppentür bei der Härtsfeldbahn, (10)

Bahnhofsfest der Rügenschen Kleinbahn in Putbus, Tel. (038301) 80112, info@rasender-roland.de.

Jazztrain von Braunschweig Hbf nach Goslar, (12)

DO 29.05. BIS SA 31.05.

2. Langes Mai-Dampfwochenende zwischen Selketal und Brocken, (1)

DO 29.05. BIS SO 01.06.

80 Jahre Oberweißbacher Bergbahn, mit Eisenbahn- und Modellbahnausstellungen, Dampflokfahrten usw., s.a. Seite 24.

FR 30.05.

Historische Güterzüge auf der Preßnitztalbahn, (7).

Cabriofahrt zum Brocken, mit 99 6102 ab Gernrode, (1)

FR 30.05. UND SA 31.05.

Fotosonderzüge von Putbus nach Göhren, Tel. (038301) 80112, info@rasender-roland.de

SA 31.05.

Dampfwolken über dem Ramberg, Foto-Sonderfahrten im Selketal mit Dampfloks und historischem Tw GHE-T1, (1)

SA 31.05. UND SO 01.06.

11. Schwarzenberger Eisenbahntage, Fahrzeugausstellung mit Gästen, Dampfzugfahrten Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt, (9)

Lokschuppenfest beim Feldbahn- und Industriemuseum in 69168 Wiesloch (b Heidelberg), R. Dreher, T/F (02607) 973639.

Karl-May-Fest im Lößnitzgrund, Pendelfahrten mit historischen Loks und Wagen, (8)

Dampfspektakel bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel./Fax (034772) 27640.

Crailsheimer Dampfloktage im ehem. Bw, www.dbk-historische-bahn.de, (0179) 2532290.

SO 01.06.

Historische Straßenbahn- und Dampfzugfahrt Essen – Witten-Heven. Auch Mo 06.07., (11)

Kuriositäten rund um die Eisenbahn im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

Kindertagssonderfahrt zum Museumsbahnhof Großvoigtsberg, BSW-Gruppe, Tel. (03731) 33365 oder (0177) 3591564.

Museumstag und Rundfahrten bei den Stuttgarter Historischen Straßenbahnen, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

Kindertag im Heidekrautbahn-Museum in 16352 Basdorf, www.berliner-eisenbahnfreunde.de, Tel. (033397) 72656.

Fahrtag der Härtsfeldbahn, (10)

Fahrtag Historische Zahnradbahn Rorschach Hafen – Heiden (Schweiz), Bahnhof Heiden, (00 41) 071 8911852.

Mit Dampfzug von Braunschweig zum Draisinentreffen nach Klein Mahner, (12)

Dampfzugfahrt auf der mittleren Ruhrtalbahn, (5)



TV-TIPPS

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

- **Das Programm von SWR 3 - Eisenbahn-Romantik:**
  Sa 17.05., 13.50 Uhr: Sinsheim, wie es dampft und zischt.
  So 18.05., 16.45 Uhr: Das selige Modellbahnlächeln. Porträt einer 50-jährigen H0-Heimanlage.
  Sa 24.05., 14.05 Uhr: Die Kaiserspur - Modellbahngeschichten in Spur II.
  So 25.05., 16.45 Uhr: Am langen Seil - Bergbahnen in Baden-Württemberg.
  Sa 31.05., 14.05 Uhr: Völklingen - Modellbahnen im Weltkulturerbe.
  So 01.06., 16.45 Uhr: Dampfwolken über Osteuropa.
  Sa 07.06., 14 Uhr: Vergessene Schmalspurbahnen in Baden-Württemberg.
  Sa 14.06., 14.15 Uhr: Modellbahnsammler Karl Christ - Wenn 50 Jahre Hobby das Zuhause zum Museum machen.
  So 15.06., 16.45 Uhr: Das Ende eines Modellbahntraums. In den 70er-Jahren unterschrieben Modellbahnenthusiasten einen 30 Jahre laufenden Mietvertrag in einer Dachziegelfirma. Die Anlage wuchs. Nun kommt die Kündigung...
  Sa 21.06., 14.20 Uhr: Eisenbahner Rolf Jirowetz.
  So 22.06., 16.45 Uhr: Mit Dampf in die Zukunft - Museumsbahnen in Baden-Württemberg.
  Sa 28.06., 14.20 Uhr: Trossinger Eisenbahn.
  So 29.06., 16.45 Uhr: Ferien, Dampf und gute Laune.
- Eisenbahn-Romantik läuft auch freitags um 16.30 im MDR.
- **Do 29.05., 16 Uhr,** BR3: Mit dem Adler durchs Wiesenttal.
- **Do 19.06., 16 Uhr,** BR3: Festival der Eisenbahn 2002 in Nürnberg.

Mi 04.06. bis So 15.06.

Normal- und Schmalspurbahnen in Bulgarien, DGEG, wedding@dgeg.de, Tel./Fax (02364) 2103.

Do 05.06. bis Do 12.06.

Great Britain in Steam, (3)

Sa 07.06.

Teddybärenfahrt zum Kindertag auf der Selketalbahn, (1)

Mit dem VSE-Museumszug nach Neuenmarkt-Wirsberg, Rückfahrt mit ICE-TD, (9)

Sa 07.06. bis Mo 09.06.

Pfingsten im Preßnitztal, (7)

Internationales Dampffest in A-Selzthal, 15 Dampfloks aus Österreich, Deutschland, Tschechien, Slowakei, www.nostalogie-rhein-express.ch.

Dampfschnellzug Nürnberg – Hamburg „Alster-Kurier", (3)

Sa 07.06. bis Di 10.06.

Donau-Nostalgie-Express, (3)

So 08.06.

Strube-Bahn Schlanstedt mit Diesellok, 13-15 Uhr Pferdebahn, www.feldbahn-schlanstedt.de, K. Kunte, (0172) 5349229.

Mit dem Preußenzug von Minden-Oberstadt nach Kleinenbremen und Hille, (4)

Pfingstsonntagsdampf auf der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg, (8)

Revier-Sprinter Gelsenkirchen Zoo – Gronau Landesgartenschau, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, Tel. (0209) 499168.

Braunschweiger Oldie-Tag, VBV-Museumsgelände, (12)

Rundfahrten mit 527596 als Neckar-Zollern-Donau-Express ab Tübingen, (2)

So 08.06. und Mo 09.06.

Pfingsten - Fahrbetrieb auf der Muttenthalbahn, (13)

Fahrbetrieb auf der Härtsfeldbahn, (10)

Mo 09.06.

Fahrten mit Dampfzug (BR 50) Osnabrück – Mettingen, (6)

Mit dem Preußenzug nach Kleinenbremen, (4)

Städte-Express-Dampfzug Stuttgart – Würzburg, (2)

Di 10.06.

Seniorentag auf der Preßnitztalbahn, Sonderfahrplan, (7)

Fr 13.06. bis Mi 18.06.

Sonniges Tessin, (3)

Sa 14.06.

Sonderzug Cottbus – Berlin – Szczecin mit 03204, LDC, Tel./Fax (035601) 56254.

Dampfsonderfahrt von Gernrode zum Brocken, (1)

Auf Werkstrecken durch das Ruhrgebiet, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de, (0209) 499168.

Sa 14.06. und So 15.06.

Dampfwalzenfestival in CH-Lyss, auch Lokomobile und Dampfzüge, www.steam-adventure-tours.ch, Tel. (0041) 79 3559974.

Dampflokfest im Traditions-Bw in 39418 Staßfurt, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de, Tel. (03925) 383800.

So 15.06.

Großes Fest mit Flohmarkt im Alten Bahnhof Lette (Kr Coesfeld), www.bahnhof-lette.de.vu, Tel. (02541) 6986.

Mit 986237 zwischen Preußisch Oldendorf und Bohmte, (4)

Sonderverkehr mit historischen Straßenbahnzügen in Stuttgart, www.shb-ev.de, Tel. (0711) 822210.

Tag des Eisenbahners, mit Überraschungen und Auktion, Gaststätte „Zum Prellbock" in 09328 Lunzenau, (9)

Dampfzug auf der Schwäbischen Albbahn, ab Tübingen, (2)

Di 17.06. bis Mo 23.06.

Ostpreußen-Express nach Königsberg, weitere Termine (3)

Do 19.06.

Städte-Express-Dampfzug Ulm – Nürnberg mit 01519, (2)

Sa 21.06.

Dampflokseminar in Lengerich, 503655 einmal selbst fahren, (6)

Sa 21.06. und So 22.06.

Sonderfahrt mit 01 und 50 von Bonn Hbf nach Cheb (Tschechien), H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

So 22.06.

Pendelfahrten mit BR 50 und dem Teuto-Express Ibbenbüren – Bad Laer und zurück, (6)

Dampfzug Braunschweig Hbf – Wittmar, (12)

Mi 25.06. bis Mo 30.06.

Bergbahnen am Mont Blanc, (3)

Sa 28.06.

Erlebnistag - Fahrt zur Oberweißbacher Bergbahn mit zwei V 180 von Berlin nach Katzhütte, www.berlin-macht-dampf.de, Tel. (0331) 6006706.

100 Jahre Albulabahn, ab Basel nach Chur mit 01519 und RhB-Zug nach Samedan, www.nostalgie-rhein-express.ch.

Sa 28.06. und So 29.06.

Bahnhofs- und Schützenfest in Oberrittersgrün, www.schmalspurbahnmuseum.de.

So 29.06.

Mit dem Schienenbus zur Eröffnung der Karl-May-Festspiele in Elspe, Fahrtstrecke Gießen – Siegen – Altenhundern, Oberhessische EF, Tel. (06406) 6506.

Mit der Härtsfeldbahn zum Stadtfest nach Neresheim, (10)

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

Modellbahnschau in 88422 Oggelshausen am Federsee, Tel. (07582) 934028.

Modellbahnausstellung „Lok Land" in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, am 01., 07., 08., 09.06., jew. 12 - 17 Uhr, Tel. (09252) 92295.

Modelleisenbahnmuseum in 88339 Bad Waldsee, Möserweg 37, jeweils 14.30 Uhr: 14., 28.05., 11., 25.06., Tel. (07524) 941342.

So 18.05.

25 Jahre EF Friesland, Vorführung der Vereinsanlage in 26388 Wilhelmshaven-Voslapp, www.eisenbahnfreunde-friesland.de, Tel. (04421) 569652.

Sa 24.05. und So 25.05.

Gartenbahnfest zum Kindertag in 04205 Leipzig-Grünau, 94. Schule, Miltitzer Weg 3, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 15 Uhr.

So 25.05.

Modelleisenbahnbörse in 87561 Oberstdorf, Autohaus Mayr, Tel./Fax (08322) 809858.

Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse in 90513 Zirndorf, Volkhardtstraße 33, Paul-Metz-Halle, 9 - 15 Uhr, Tel./Fax (09103) 2750.

Fr 30.05. und Sa 31.05.

Internationale Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Spur 0, Bürgerhaus in 68519 Viernheim, jew. 10 - 18 Uhr, R. Hehl, Tel. (08241) 1424.

Sa 31.05. bis Mo 02.06.

Jahrestreffen IG Spur II in 36277 Schenklengsfeld, www.spur-ii.de, Tel. (0711) 4844044.

So 01.06.

Puppen-, Spielzeug- und Modelleisenbahnmarkt in 86825 Bad Wörishofen, Autohaus Schragl, 10 - 16 Uhr, Veranstaltungsbüro Graff, Tel./Fax (08261) 6142.

Modellbahnausstellung in 63825 Schöllkrippen, Vereinsheim der EF Kahlgrund, 10 - 17 Uhr, Tel. (06024) 630058.

Do 05.06. bis Di 10.06.

Spur-I-Modellbahnausstellung in 09573 Augustusburg, Schloss, 9 - 18 Uhr, Tel. (037291) 3800.

Fr 06.06. und Sa 07.06.

Spielzeug-Auktion in 67551 Worms-Pfeddersheim, Weinbrennerstr. 20, www.auktionshaus-loesch.de, Tel. (06247) 90460.

So 08.06.

Modelleisenbahnbörse in 87534 Oberstaufen/Allgäu, Kurhaus, Ketzscher-Veranstaltungen, Tel./Fax (08322) 809858.

Sa 21.06. und So 22.06.

Modellbahnausstellung mehrerer Clubs in 07743 Jena, Volkshaus, Nähe Westbf., H. Kunze, R.-Zimmermann-Str. 9, 07747 Jena.

So 22.06.

Modelleisenbahnbörse in 87629 Füssen, Kurhaus, Ketzscher-Veranstaltungen, Tel./Fax (08322) 809858.

Automodellbörse in 20259 Hamburg, Hamburg-Haus Doormannsweg 12, Tel. (040) 6482273.

Sa 28.06. und So 29.06.

Internationales Spur-I-Treffen im Auto- und Technik-Museum Sinsheim, www.technik-museum.de, Tel. (07261) 929974.

Bitte beachten Sie, dass wir Ihre Termine nur berücksichtigen können, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Termine und Treffpunkte beruhen auf Informationen der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen. Die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für die Richtigkeit der Angaben. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter kostenlos.

Die häufigsten Adressen

Adressen der Veranstalter mit mehreren Terminen werden aus Platzgründen nummeriert.

1. **Freundeskreis der Selketalbahn e.V.**, c/o Heiko Fricke, Ballenstedter Str. 22, 06507 Rieder, Tel./Fax (039485) 61661, www.selketalbahn.de.
2. **Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.**, Postfach 1127, 72001 Tübingen, Tel. (07071) 76744, www.eisenbahnfreunde-zollernbahn.de
3. **IGE-Bahntouristik**, Ostbahnstr. 61, 92217 Hersbruck, Tel. (09151) 817200, Fax (09151)817210, E-Mail: ige-eurotrain@t-online. de.
4. **Museums-Eisenbahn Minden e.V.**, Postfach 11 01 31, 32404 Minden, www.vereine.minden.de/mem
5. **Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen**, Dr.-C.-Otto-Str. 191, 44879 Bochum, (0234) 492516, www.eisenbahnmuseum-bochum.de
6. **Eisenbahn-Tradition e.V. Lengerich**, Postfach 1233, 49512 Lengerich, Tel. (05481) 82914, www.eisenbahntradition.de.
7. **Interessengemeinschaft Preßnitztalbahn e.V.**, Am Bahnhof 78, 09477 Jöhstadt, Tel. (037343) 80807, www.pressnitztalbahn.de.
8. **Traditionsbahn Radebeul e.V.**, Sidonienstr. 1, 01445 Radebeul, Tel. (0351) 46148001, www.traditionsbahn-radebeul.de
9. **Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V.**, c/o Olaf Gläser, Schloßteichstr. 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 3302696, www.eisenbahnmuseum-schwarzenberg.de
10. **Härtsfeld-Museumsbahn e.V.**, Postfach 9126, 73416 Aalen, Tel. (0172) 9117193, www.hmb-ev.de
11. **Verkehrshistorische Arbeitsgemeinschaft EVAG e.V.**, Zweigertstr. 34, 45130 Essen, www.vhag-evag.de
12. **Verein Braunschweiger Verkehrsfreunde e.V.**, Borsigstr. 2a, 38126 Braunschweig, Tel. (0531) 2640340, www.vbv-bs.de
13. **Gruben- und Feldbahnmuseum Zeche Theresia, AG Muttenthalbahn e.V.**, Nachtigallstraße 27 - 33, 58452 Witten-Bommern, Tel. (0177) 4938504, www.muttenthalbahn.de

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

LEMACO ▸ *240 P 4 der SNCF in H0*



In den Jahren 1939 und 1940 baute die SNCF 25 Pazifik-Loks (Achsfolge 2'C1') der P.O. zu 2'D-Maschinen um, da Lokomotiven für den schweren Schnellzugdienst benötigt wurden. Das H0-Modell weist gefederte Treibachsen auf und wird aus Metall gefertigt. Die Spurkränze entsprechen den Normen für Rp25. Info: Lemaco SA, Chemin du Croset 9, Cas Postale, CH-1024 Ecublens, Tel. (0041)(21)6918991, Fax (0041)(21)6914295.

MÄRKLIN ▸ *Spur-I-P8 mit digitalem Sound*

Eingebaute Geräuschelektronik und digital schaltbare Funktionen wie Führerstandsbeleuchtung und Rauchgenerator werten das an sich schon etwas betagte Spur-I-Modell der 38 in DB-Epoche-III-Ausführung (siehe Test ab Seite 80) auf. Die anlässlich des Hindenburg-Damm-Jubiläums aufgelegte Maschine mit Wannentender ist als in Husum beheimatete 38 2818 beschriftet.

RIVAROSSI ▸ *Kühlwagen Ibblps in H0*

Die beiden zu einem Set zusammengestellten Kühlwagen des Typs Ibblps tragen den Schriftzug des französischen Lebensmittelriesen Findus.

WIKING ▸ *Gussasphaltkocher mit Unimog U 140*



Wie bei den Berliner Modellbauern gewohnt, werden fast alle Messeneuheiten binnen weniger Wochen an den Handel ausgeliefert. Nun steht auch der Wirbelschwader (siehe „Unter der Lupe" auf Seite 79) den H0-Landwirten bei der Heuernte zur Verfügung. Praktisch, dass dazu passend der Fendt Favorit 926 einen Ballengreifer als Zusatzausrüstung bekam. Keine Neuentwicklung ist dagegen der Anhänger mit Strohballenbeladung, der nach mehrjähriger Abstinenz jetzt ins Wiking-Sortiment zurückgekehrt ist. Ein alter Bekannter ist auch der Kaelble-Steinbruchkipper KV 34, der nun in der aktuellen Farbgebung der Baustellenfahrzeuge wiederkommt. Deren Palette erweitert auch der Mercedes-SK-Tiefladesattelzug mit Planierraupe und Radlader (Bild) sowie der Unimog U 140 mit Gussasphaltkocher (Bild), während der Firmenchef offenbar mit dem edlen MB 300 SL Roadster (Bild) über die Baustellen reist. Das Modell, jetzt in dunkelgrau, gehört zu den Wiking-Raritäten, deren Motorhaube zu öffnen ist und den Blick auf den Motorblock freigibt.

BUSCH ▸ *Dodge Power Wagon in H0*



Der Power Wagon (Bild links) von Dodge geht auf die WC-Typen aus dem Zweiten Weltkrieg zurück und wurde bis 1972 in den USA gebaut. Auf eine ähnlich lange Bauzeit kann das Tempo-Dreirad Hanseat zurückblicken, das nach der Produktionseinstellung in Deutschland in Indien weiter gefertigt wurde. Für die Berliner Feuerwehr (Bild mitte) war es ungleich kürzer im Einsatz. Ob der jüngst facegeliftete Smart (Bild rechts) eine ähnliche Karriere macht wie die beiden Oldtimer, darf trotz des pfiffigen Konzepts bezweifelt werden. Desweiteren enthielt das umfangreiche Busch-Neuheitenpaket noch folgende H0-Autos: Als Epoche-V-Einsatzfahrzeuge rollen ein Mercedes der C-Klasse als blau-silberfarbener Kombi der Autobahnpolizei, ein Audi A4 Avant mit Notarzt-Schriftzug, eine ASB-Version des Ford E-350 und ein langer Mercedes Sprinter des Intensivverlegungsdienstes Thüringen an. Die viertürige Limousine des C-Rekord von Opel ist für die Feuerwehr Frankfurt/Main unterwegs. Die Feuerwehr Singen erhält einen Mercedes-Kombi der Epoche-IV-Baureihe W 123. Noch etwas früher besaßen Vertretungen des Mineralölriesen Esso DKW-Transporter der Reihe 3=6. Abgerundet wird das Busch-Sortiment mit der aktuellen facegelifteten Mercedes-M-Klasse und dem Pontiac Firebird aus den 70er-Jahren.

HERPA ▸ *Mercedes-Atego-Löschfahrzeug 8/6*



Eine Formneuheit stellt das Mercedes-Atego-Löschfahrzeug mit Ziegler-Aufbau (Bild) dar, das in der Ausführung der Feuerwehr Stolberg/Rheinland auf seinen Einsatz wartet. Daneben rücken ein Polizeiwach-Fahrzeug auf Mercedes-Vario-Basis und ein Mercedes der E-Klasse mit Binz-Krankentransportaufbau an. Ivecos noch taufrischer Stralis zieht einen Cargo-Maxx-Sattelauflieger. Auf dem Auflieger des DAF XF befindet sich Eigenwerbung des Lkw-Herstellers.

US-Corner

Foto: S. Gölitzer



Zusätzlich zur bereits im MODELLEISENBAHNER Ausgabe 2/2003 vorgestellten sechsachsigen SD60M der Baujahre 1989 bis 1991 erscheint jetzt die Ausführung der Produktionsjahre 1991 bis 1993 bei Brawa-Life-Like. Erstere wiesen eine dreiteilig ausgeführte Stirnfensterfront und einen nach vorne gerade verlaufenden Vorbau auf, letztere lieferte EMD mit zweiteiligen Stirnfenstern (Bild) und schräg zulaufenden Seitenflächen im vorderen Bereich. Das von den Drehgestellblenden mit zahlreichen angesetzten Teilen bis hin zu den jetzt farblich gealterten Lüftergittern fein detaillierte Proto-2000-Modell ist in je zwei Betriebsnummern von BN, BNSF (Heritage II), UP und CSX sowie je einer von Conrail und Norfolk Southern (NS) lieferbar. Die Proto-2000-Modelle vertreibt Brawa.

Gefällig und doch wuchtig wirkt die moderne US-Diesellok SD90M.

BREKINA ▸ *Scania 110 in H0*



Wuchtig reckt der Scania 110 seine massive Schnauze nun auch in H0 in den Fahrtwind. Die Form des zuletzt 296 PS starken schwedischen Schwerlastwagens stammt aus den späten 50er-Jahren, wurde aber bis zur Produktionseinstellung 1980 mehrfach geringfügig modifiziert. Brekinas dreiachsige Sattelzugmaschine ist in der blau-gelben Werkslackierung von Scania ausgeführt.

BEMO ▸ *Zweiachsiger Personenwagen der BFD*



Gemeinsam mit den Dampfloks der Baureihe HG 3/4 stellte die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) zehn zweiachsige Personenwagen in Dienst. Der als BFD C 201 beschriftete Dritte-Klasse-Wagen gibt den Zustand nach den ersten Umbauten wieder.

MEHLHOSE ▸ *Pferdefuhrwerk und Schwalbe in H0*



Dem bekannten Anhänger T4 spendiert der Kleinserienspezialist eine Sitzbank und bespannt ihn mit zwei schön bemalten Pferden (Bild oben). Der Anhänger mit Sitzbank ist auch einzeln lieferbar. Eine Lücke wird mit dem Leichtmotorrad Schwalbe (siehe auch Seite 75) und dem Berliner Roller (Bild unten) geschlossen. Beide sind gegen Aufpreis auch mit Fahrer lieferbar. Die E-Karre Balkancar wird durch den Dreiseitenkipp-Aufsatz noch vielseitiger. Info: Harold Mehlhose Modellfahrzeuge, Dresdener Str. 26, 02994 Bernsdorf, Tel./Fax (035723)20409.



ROCO ▸ *Sound-36 und SBB-482 in H0*



Noch mehr Spaß als die nur mit Digital-Decoder ausgestattete Version (Test ME 4/2003) macht im Digital-Betrieb die mit einem ESU-Loksound-Decoder bestückte 36.0-4. Trotz des geringen Resonanzraums, der dem Lautsprecher unter dem Führerhaus-Dach zur Verfügung steht, klingt die 36 überzeugend. Wie bei Loksound üblich, lassen sich die Geräusche von Dampfpfeife und Glocke zuschalten. Ohne Decoder wird die Gleichstrom-Version der bei der SBB als Baureihe 482 (Bild) eingereihten deutschen Mehrsystemlok 185 ausgeliefert. Die DRG-Rangier-Dampflok der Baureihe 80 fährt bei 2,3 V mit 5 km/h an, erreicht die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 45 km/h bei 5,7 V und eilt bei 12 V mit 118 km/h durch die Lichtschranken. Der Dreiachser trägt den ab 1938 gebräuchlichen Pleitegeier und aufgedruckte Nachbildungen der Messing-Beschriftung.

NEUHEITEN AUS DER MODELLBAHNWELT

KIBRI ▸ *Magirus-Eckhauber-Hängerzug*


Foto: C. Fricke

Der 230 PS starke Magirus-Deutz-Eckhauber, der auch als Jupiter bezeichnet wurde, bildet mit dem dreiachsigen Anhänger (Bild vorne) einen typischen Kieslastzug der 60er- und 70er-Jahre. Unter dem Titel „Meyer-Asphalt-Set" verkauft Kibri einen Tieflade-Sattelzug mit MAN-Zugmaschine (Bild hinten), der je einen Belagfertiger und eine Straßenwalze zur Baustelle bringt. Einen Containerstapler des Typs Kalmar befördern eine vier- und eine dreiachsige Mercedes-SK-Zugmaschine, die den Goldhofer-Tieflader mit dem Kalmar in die Mitte nehmen.

TAMS ▸ *Lokdecoder-Überraschung*

Einen vom Preis her derzeit konkurrenzlosen Lokdecoder hat das Hannoveraner Unternehmen Tams Elektronik auf den Markt gebracht. Der in zwei Versionen, für Gleichstrom- und Allstrommotoren, erhältliche Decoder im Motorola-Format (I und II) steuert per Online-Programmierung vier Funktionen: Lichtwechsel, Minimax-Tempo, Rangiergang, Anfahr- und Bremsverzögerung. Die Anzahl der Fahrstufen beträgt 14, die der Adressen 255. Info: Tams Elektronik GmbH, Sievertstr. 22, 30625 Hannover, Tel. (0511)556060, Fax (0511)556161, Internet: www.tams-online.de.

FALLER ▸ *Städtisches Backsteinhaus in H0*

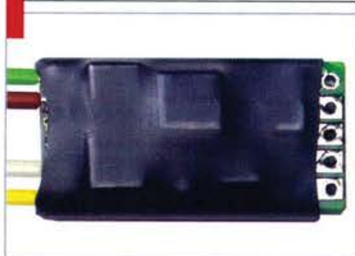
Seewärts zieht's die Gütenbacher in H0: Das dreistöckige norddeutsche Backsteinhaus mit Stufengiebel macht sich auch bei unseren Nachbarn in Belgien und in den Niederlanden gut; der moderne Walmdachbungalow mit Schopfwalm, als norddeutsches Zweifamilienhaus angekündigt, findet sich inzwischen in vielen Regionen, nicht nur an der See oder im Emsland.

PIKO ▸ *Großraum-Schiebewandwagen in H0*



Mit dem Großraum-Schiebewandwaggon Hirrs-tt325 (Bild) liefern die Sonneberger ihre erste diesjährige Messeneuheit aus. Die kurzgekuppelte Doppeleinheit gehört zum Wagenpark von DB Cargo. Mit Schmierstoffen für John Deere ist jetzt ein weiterer Knickkesselwagen unterwegs. Während im Kühlwagen mit John-Deere-Werbung vermutlich Nachschub für die Firmenangehörigen transportiert wird. Der DR-Epoche IV ist der gedeckte Güterwaggon Gklm1120 zuzuordnen. Aus derselben Zeit stammt das Vorbild des offenen SNCF-Güterwagens.

LGB ▸ *MZS-Decoder für kleine Loks*



Speziell für kleine LGB-Loks wie beispielsweise die Feldbahnmaschinen entwickelte man einen 28 x 14 mm kleinen Digital-Decoder.

ATHEARN ▸ *Ford-Varianten*



Foto: C. Fricke

Der Auflieger des Coca-Cola-Sattelzuges (links) gibt die typische Bauform der 60er- und 70er-Jahre wieder. Der grüne Stake-Truck (rechts) trägt Anschriften der Bahngesellschaft Burlington Northern. Die zweiachsige Zugmaschine (mitte) gehört einer amerikanischen Spedition und weist an der Stoßstange einen auffälligen Warnanstrich auf.



BACHMANN ▸ *Spur-IIm-Mogul*

Die Loks der Mogul genannten Achsfolge 2-6-0 gehörten in den USA schon zu den kleineren Schmalspurdampfloks. Der Antrieb des preisgünstigen Kunststoff-Modells sitzt in der Lokomotive. Es sind Ausführungen der Midwest Quarry & Mining, Colorado Mining Co., Yellow Pine Lumber Co. oder unbeschriftet lieferbar. Der Vertrieb erfolgt über Bachmann Deutschland.

LILIPUT ▸ *Stromlinien-01.10 in H0*



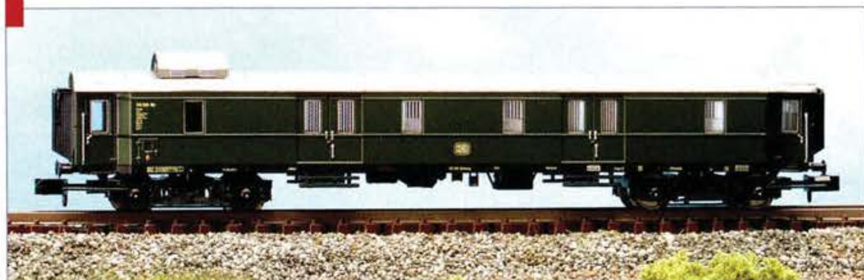
Die 01.10 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) rollt in schwarzer Lackierung mit geschlossenen Rollläden im Fahrwerksbereich an. An der Technik nahm Liliput keine Änderungen gegenüber den bisherigen Ausführungen vor.

POST COLLECTION ▸ *Danzas-Hängerzug in H0*

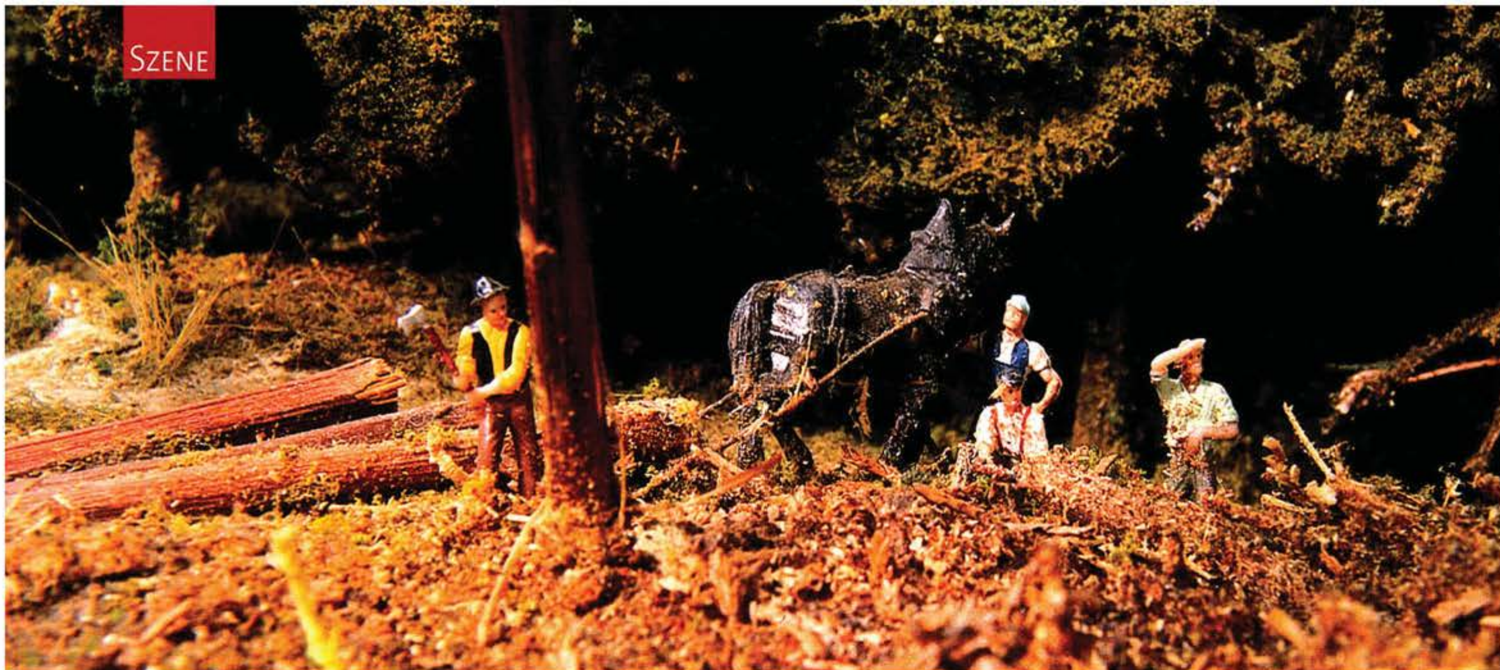


Seit 1999 gehört die Spedition Danzas zum Konzern Deutsche Post Worldnet. Einen 50er-Jahre-Lastzug von Danzas in die Reihe von Post-Fahrzeugen zu stellen, ist zwar sehr weit hergeholt, angesichts des hübschen und authentischen Modells des Mercedes L 5000 dürfte das Modellbahnern und Sammlern aber egal sein. Info: Deutsche Post Collection, Postfach 110422, 60039 Frankfurt, Tel. (01803)246042, Fax (01803)246043, Internet: www.deutschepost.de/philatelie.

TRIX ▸ *Bundesbahn-Gepäckwagen in N*



Passend zu den bereits ausgelieferten Eilzugwagen folgt jetzt der ehemalige DRG-Gepäckwagen Pw4üe (Bild), ebenfalls eine Minitrix-Neukonstruktion. Das Vorbild des mit Kurzkupplungskinematik ausgerüsteten und für eine Innenbeleuchtung vorbereiteten Modells war in den 50er-Jahren bei der DB mit Heimatbahnhof Würzburg im Einsatz.



Ohne die Rückepferde ging einst nichts: Diesen robusten Arbeitstieren oblag der nicht ungefährliche Abtransport der Stämme aus dem Forstrevier.

Man nehme ein bisschen Sachsen-Anhalt, etwas Bayern und ein wenig Rumänien: Henk Wusts Erfolgsrezept kennt keine Grenzen.

KLOPF AUF



Während Meister Glombich und sein Geselle Kurt den Lokschuppen betreten, haben sie keinen Blick für den von Wind und Wetter gezeichneten Verputz, ein farblich behandeltes Weißleim-Sand-Gemisch.

Stimmungsvoll bis ins kleinste Detail in Szene gesetzt: Im Vorkriegs-Sägewerk, eingezwängt zwischen Waldbahn und normalspuriger Nebenbahn, ist trotz der Maschinen noch die Arbeit von Hand gefragt.

HOLZ!

Auf ein konkretes Vorbild für seine liebevoll bis ins kleinste Detail gestaltete, höchst stimmungsvolle Waldbahnanlage im Maßstab 1:87 lässt sich Henk Wust nicht festlegen. „Ein bisschen Sachsen-Anhalt, etwas Bayern und Schwarzwald, ein wenig Rumänien und auch ein bisschen Phantasie", schmunzelt der mittlerweile 51-Jährige, lieferten die Motive fürs Thema rund um die Holzgewinnung.

Dabei stand für den sympathischen Niederländer mit deutschen Vorfahren von vornherein fest, dass neben der Waldbahn auf 750-Millimeter-Gleisen auch noch Platz für eine normalspurige Nebenstrecke gefunden werden musste. Kein einfaches Unterfangen, hatte Henk Wust doch wie stets bei seinen an die Fremo-Norm angelehnten Modulen nur eine Anlagentiefe von gerade einmal 40 Zentimetern zur Verfügung.

Doch das Kunststück gelang. Indem der erst im reiferen Alter von 44 Jahren vom Modelleisenbahn-Bazillus gepackte Wirtschaftswissenschaftler der Normalspur nur eine kurze von Tunneln aufgenommene Paradestrecke im Anlagenhintergrund zugestand, blieb auf einer Gesamtlänge von 3,60 Metern genügend Raum für Waldbahn und die Darstellung der Arbeitsprozesse bei der Holzgewinnung.

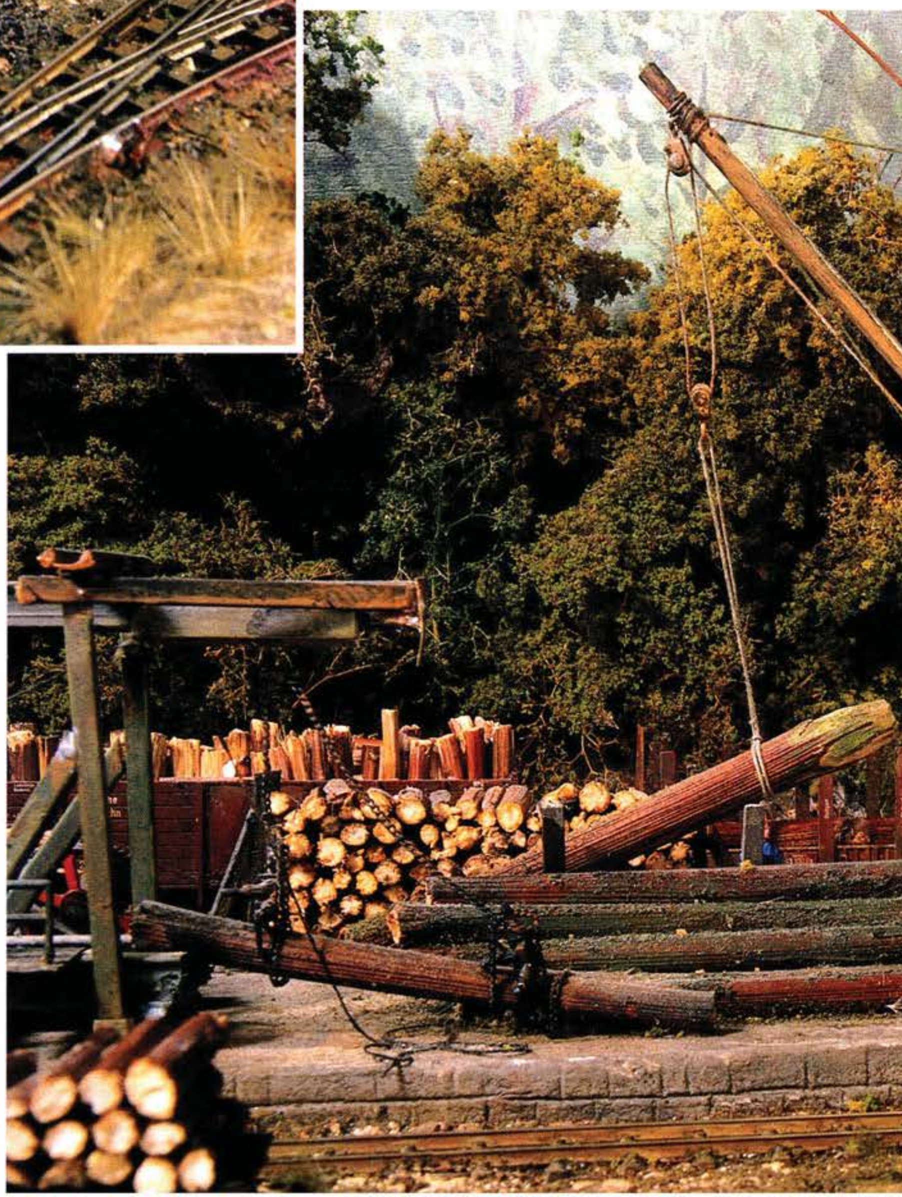
Wer das Mitglied der „Voomse Modelspoorvereniging" aus seiner Heimatstadt Strijen kennt, wundert sich auch nicht über die Epochenwahl: Die 30er-Jahre haben es Henk Wust angetan. Und so spielt auch seine aktuelle H0e- und H0-Anlage in der Epoche II, „gegen Ende der 30er-Jahre", präzisiert Wust.

Der Südholländer hat ein Faible für diese Zeit. Wohl auch, weil deren Umsetzung besondere Anforderungen an den Modellbauer stellt. „Alle Hochbauten sind Marke Eigenbau", erzählt mir in einer schöpferischen Pause – auch die muss es auf einer Ausstellung wie der 25. Intermodellbau in Dortmund schließlich mal geben – Henk Wust mit ansteckender Begeisterung.

In der Tat, der Spätberufene, mit handwerklichem Geschick und künstlerischem Talent gesegnet, →


Blick ins Innere der eingleisigen Lokremise: Ehrensache für den Erbauer, auch für die passende Einrichtung zu sorgen.

Während der Holztransport, ob mit Pferd oder Bahn, reibungslos verläuft, schimpft Jörg Hinze über das durch Fettkohle blockierte Förderband.


Nur scheinbar abenteuerliche Konstruktion: Solche auf Balken gestützte Hebewerkzeuge sind mit Hand- odor Motorwinde zu bedienen.

Improvisation wird in dieser Epoche auch bei der Waldbahn groß geschrieben: Eine rustikale Holztüre ziert den Führerstand der Diesellok.



Der Stoff für Modellbahnträume: Aus Furnier und Papier zaubert Henk Wust Bauten der Extraklasse



Auch im Detail weiß das H0-Sägewerk zu überzeugen. Nur das bereits auffasernde Seil, mit dem Gerd Holzner die Bretter in Position bringen will, sollte man zwecks Sicherheit am Arbeitsplatz austauschen.

hat weitere Fortschritte gemacht. War bei seiner vor Jahresfrist in Dortmund vorgestellten, bezaubernden H0m-Modulanlage („Kleinkunst mit Zugzwang", MODELLEISENBAHNER, Heft 6/2002) noch manches eine Bausatzumwandlung, hat Henk Wust der Konfektion inzwischen gänzlich abgeschworen.

Und wie ich den umtriebigen Epoche-II-Fan mit dem allmählich ergrauenden Vollbart einschätze, ist es nur eine Frage der Zeit, bis auch Schienen und alle Fahrzeuge nur noch im Eigenbau entstehen.

Die Dima-Lok beispielsweise ist bereits in eigener Heimwerkstatt gefertigt. Andere, aus englischen Bausätzen etwa von Hornby entstandene Fahrzeuge steuerte Modellbahnfreund Jaap Stuurman bei.

„Klopf auf Holz", lächelt Henk Wust und spielt nicht nur im Hinblick auf künftige Projekte auf seine Gesundheit an. Der Diabetiker mit dem schütter werdenden Haupthaar meint gleichfalls seine Vorliebe für diesen Baustoff. Und was läge schließlich näher, als beim Thema Holzgewinnung und -verarbeitung genau diesem Material auch bei der maßstäblichen Umsetzung Vorrang einzuräumen? Womit Henk Wust sich auf einer Linie mit Modellbauern wie Hans-Heinrich Schubert (siehe „Bewegte Festmeter" und „Unter den Linden: Shay und Co.", MODELLEISENBAHNER, Hefte 10 und 12/2002) weiß.

Und so wird halt eben auf Wusts Waldbahngleisen nicht nur echtes Holz, „gesammelt in der Natur", wirft der 51-Jährige ein, transportiert, sondern das eine oder andere Holzprodukt auch im wahrsten Sinne des Wortes verarbeitet.

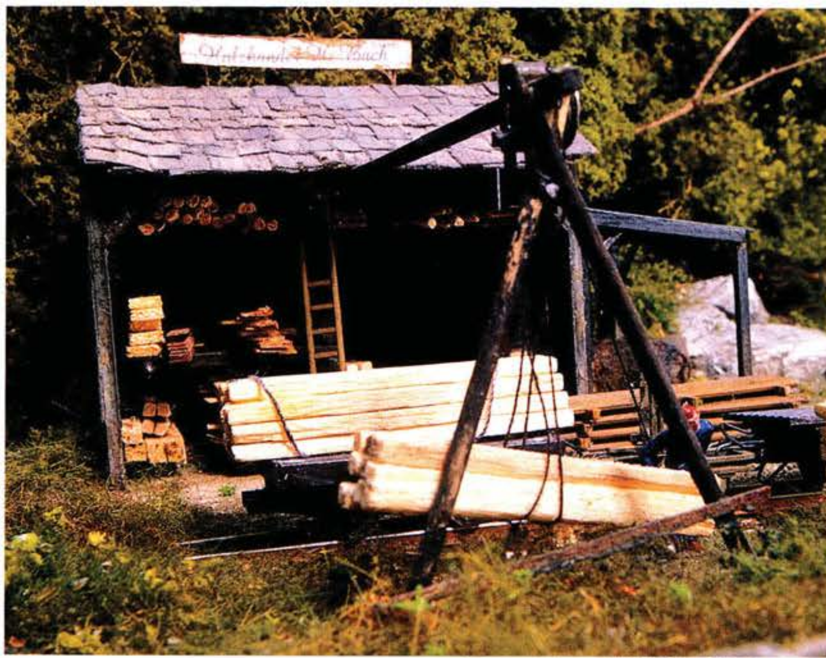
Hauptsächlich aus Furnierstreifen besteht beispielsweise das Sägewerk, während das Dach aus Papier entstand. Und im Verschlag des Holzhandels Bach sind selbstverständlich die gleichen Materialien verbaut. Mit welcher Akribie und welchem Gespür für wirkungsvolle Details Henk Wust zu Werke geht, zeigt das Dach dieses genial windschiefen Holzverschlags: Selbst bei genauem Hinsehen käme wohl niemand auf den Gedanken, dass diese verwitterten, zum Teil gebors- →

Fast schon moderne Zeiten: Der Seilwindenbagger mit Greifer erleichtert Hinnerk Bastbinder doch beträchtlich das Be- und Entladen.

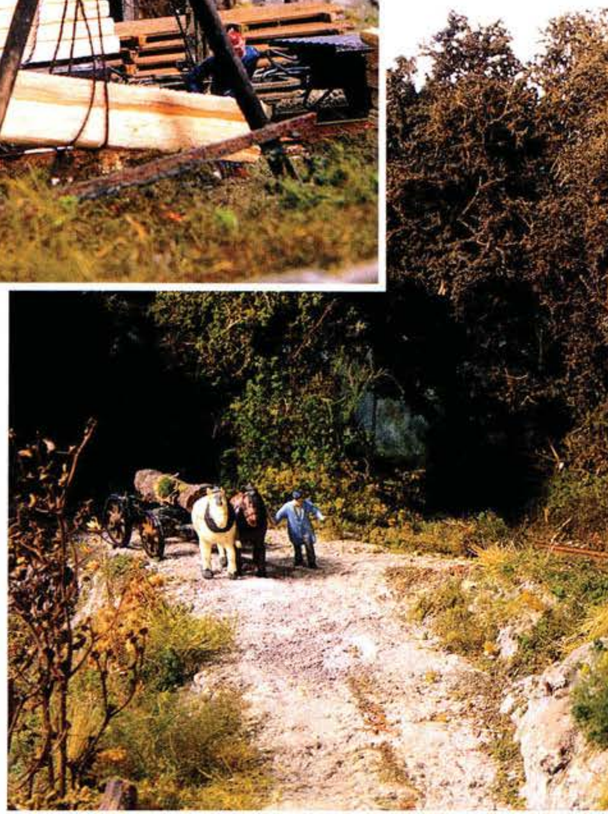
ANLAGEN-STECKBRIEF

Fünfteilige H0e- und H0-Modulanlage, angelehnt an Fremo-Norm

- Maße: 3,60 x 0,40 m
- Erbauer: Henk Wust (Voomse Modelspoorvereniging)
- Bauzeit: Etwa 2 Jahre
- System: 2-Leiter-Gleichstrom
- Epoche: II, Ende 30er-Jahre
- Gleislänge: Zirka 5,5 m
- Gleismaterial: Peco, Roco
- Rollendes Material: Roco, Eigenbau, Hornby etc. (Bausatzumwandlungen durch Jaap Stuurman), Fleischmann
- Betrieb: Analog mit NMRA-Walkaround-Regler
- Besonderheiten: Gebäude und Bewuchs komplett Eigenbau
- Anlagenthema: Waldbahn mit Normalspuranschluss
- Vorbild: Kein konkretes, Motive u.a. aus Sachsen-Anhalt, Bayern und Rumänien



Beim Holzhandel Bach sind neue Balken eingetroffen. Ob mit denen vielleicht der doch recht windschiefe Verschlag endlich erneuert werden soll?



Der Feierabend naht: Vorbei an der Raubritterburgruine enteilen Gespannführer Frank Hassdenteufel und Lokführer Carl Amber dem Waldesdunkel.

Die pure Waldeslust hinter den Gleisen: Zurück zur Natur nicht nur Genuss für wache Augen



Fotos: Markus Tiedtke

Hat seine Schuldigkeit getan: Das Laster-Wrack rostet unbeachtet vor sich hin, während die Natur nach und nach verlorengegangenes Terrain zurückerobert und den Zivilisationsmüll zu überwuchern beginnt.

tenen Schindeln papierenen Ursprungs sind.

Die Außenseite der einständigen Lokremise ist regelgerecht verputzt, nur dass der Putz nicht aus Mörtel, sondern aus einem Weißleim-Sand-Gemisch besteht. So deutet nichts darauf hin, dass die Außenwände aus dünnen Kunststoffplatten aufgebaut sind. Ein Blick ins Innere, den das abnehmbare Dach erleichtert, zeigt zudem aus Bohlen und Brettern zusammengezimmerte Innenwände.

Ehrensache für den Erbauer, dass die Inneneinrichtung nicht fehlt. Die Weißmetall-Werkzeuge stammen von Mo Miniatur und Woodland oder sind Eigenbau. „Dann jedoch aus Kunststoff", ergänzt Henk Wust.

Und die Steine, etwa des Sägewerkfundaments oder der Burgruine aus der Raubritterzeit, woraus bestehen die?

„Aus Knetmasse", schmunzelt Wust und blinzelt über den Rand seiner Brille hinweg, lacht und kommt meiner Frage zuvor: „Nein, ich habe keine Kinder, bei denen ich die Knete konfiszieren musste!"

Das Gerüst für die Knetsteine bilden einen Millimeter dünne Depafit-Platten. „Ich wollte eine neue Technik ausprobieren, schon für meine englische Anlage", verrät der findige Tüftler seine nächste, bereits im Entstehen befindliche Kreation.

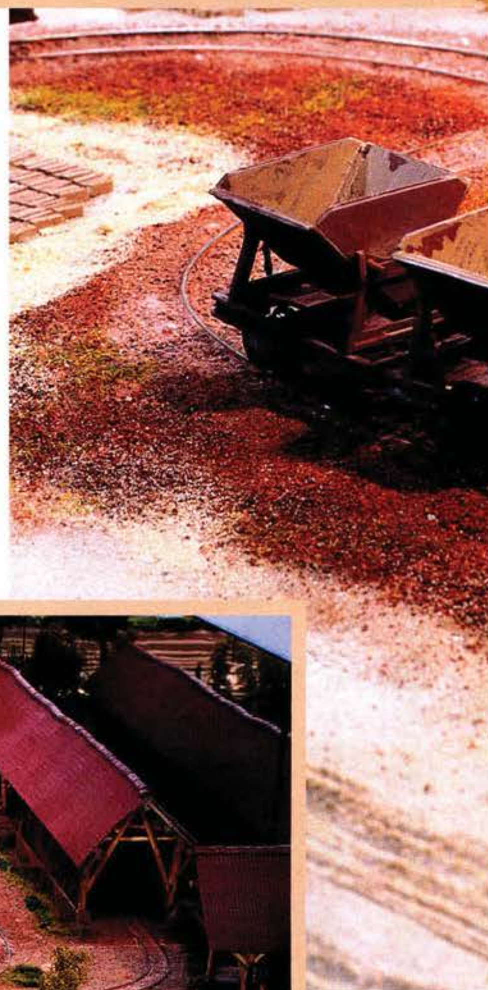
Für eine Fingerübung ein mehr als beachtliches Resultat, was sich da, efeuberankt und von Buschwerk überwuchert, jenseits der Schmalspurgleise noch immer trutzig erhebt. Die farbliche Behandlung mit Tamiya- und Humbrolfarben per Pinselauftrag spielt da eine ebenso große Rolle wie der an einigen Stellen leicht feucht schimmernde Stein. Mit der Airbrushpistole aufgesprühtes Holzpflegeöl sei für diesen Effekt verantwortlich, gibt Wust preis.

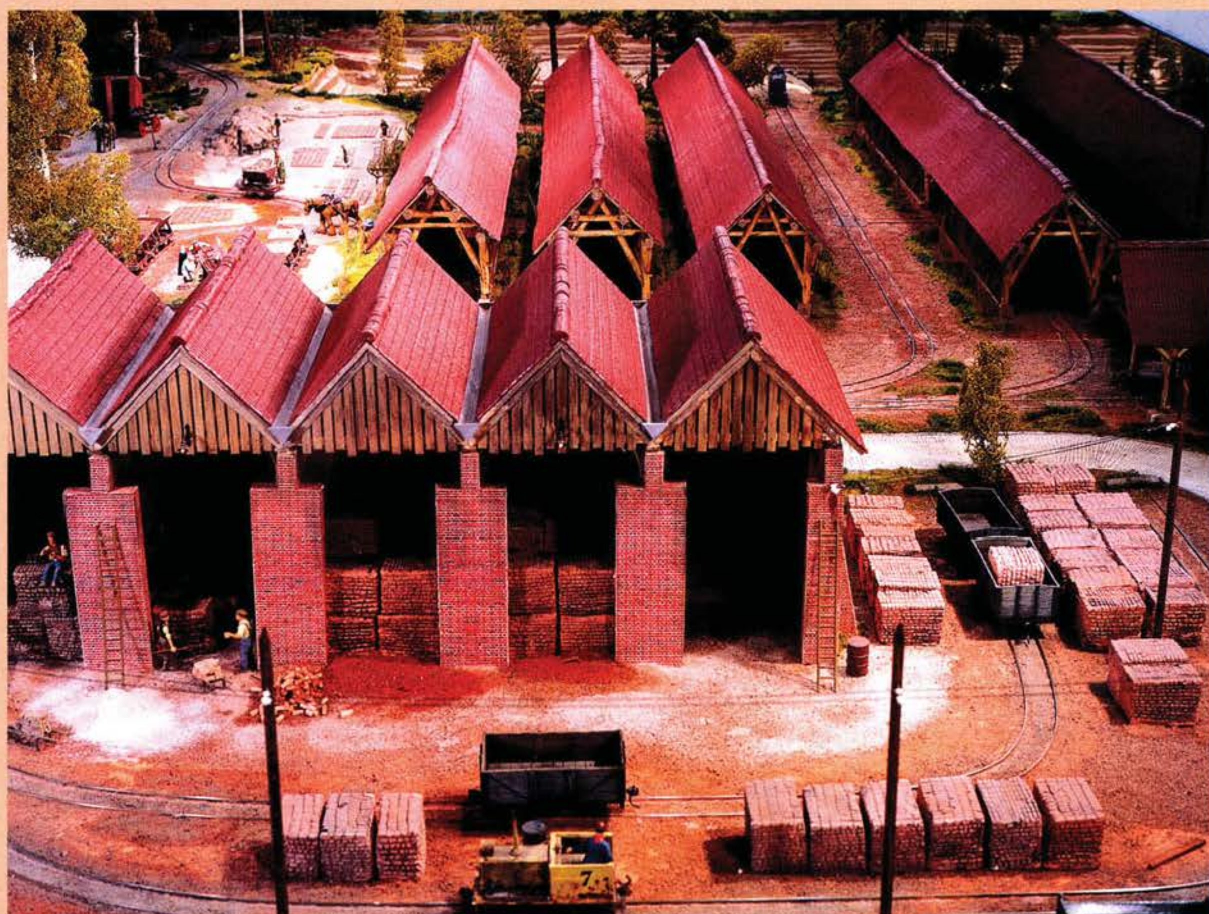
Und der überaus realistische Bewuchs?

Heki-, Woodland- und Noch-Material fürs Gras, für die Sträucher und Bäume Meerschaum, Caspia-Pflanzen und – Lavendel: „Das ist Waldluft pur", lacht Henk Wust und atmet tief ein. Modellbahn für das Riechorgan?! *Karlheinz Haucke*

In der Ziegelei der belgischen Modellbaugruppe P.A.J lassen sich die Betriebsabläufe des Vorbilds nachvollziehen. Die umfangreiche Recherche im Vorfeld macht das möglich.

Backe, backe ...Steine





Unverkennbar englischen Ursprungs sind die drei Kasten-Loren, die vor und neben der Brennhalle stehen .



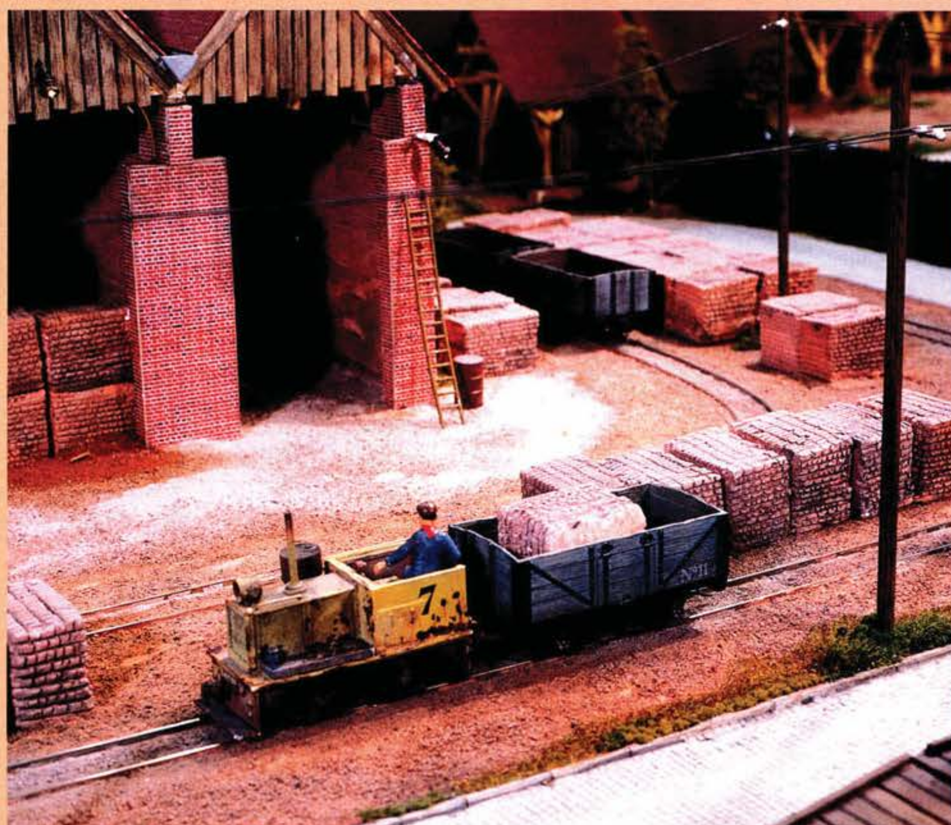
Die Lore hat einen Heißläufer. Der Ton vermischt sich mit dem Öl in den Lagern und schon dreht sich kein Rad mehr.

„Jetzt nicht", wehrt Jan Cuykens mit einer ärgerlichen Handbewegung den eilfertig herbeilaufenden Chauffeur ab, der dienstbeflissen die Wagentür von Cuykens Nobelkarosse aufreißen will, als dieser das herrschaftliche Verwaltungsgebäude der Firma „Gebr. Cuykens - Gevelsteen, Klampsteen u. Klinkaar" verlässt. Grinsend schaut der livrierte junge Mann seinem Chef hinterher: „Mit den Sauklamotten und den besch... Gummistiefeln hätte ich dich auch gar nicht ins Auto gelassen", murmelt er respektlos seinem Boss hinterher, als dieser mit weit ausholenden Schritten den offenen Produktionshallen zustrebt.

Dort erwartet ihn schon der Vorarbeiter, der mit einem hellgelben Ziegelstein in der Hand an einer langen, rohen Holztafel steht. „Zeig her", befiehlt Cuykens und nimmt ihm den Stein ab. Tiefe Risse verunstalten die rohen Flächen des krummen Steins. „Und?", fragt er auskunftsheischend den Arbeiter. „Das Gemenge ist zu mager, Chef", erläutert dieser, bemüht um Sachlichkeit angesichts des offensichtlichen Unmuts Cuykens'. „Zu viel Sand und zu wenig durchgeknetet", fügt er erklärend hinzu. Polternd lässt der Werkleiter den Ziegel auf den Boden fallen, wo er in mehrere Teile zerspringt. „Komm", fordert er den Vorarbeiter auf und stiefelt zielstrebig auf das große, offen stehende Tor der Nachbarhalle zu.

Auch im Modell wird die schwere Arbeit in der Grube deutlich

Dort stehen etwa 30 Frauen an langen Plattentafeln, wie sie sich auch in der Nachbarhalle befinden, und walken graubraune Lehmklumpen mit den Händen, als müssten sie den Teig für riesige Kuchen kneten. Und genau diesen Vergleich bemüht nun Jan Cuykens in seiner kurzen Ansprache: „Mal herhören, alle! Was ich eben als gebrannten Ziegel in der Hand hatte, ist Pfusch! Ihr →



Lok 7 holt die mit gebrannten Ziegeln beladene Kasten-Lore vom Lager neben der Brennhalle.

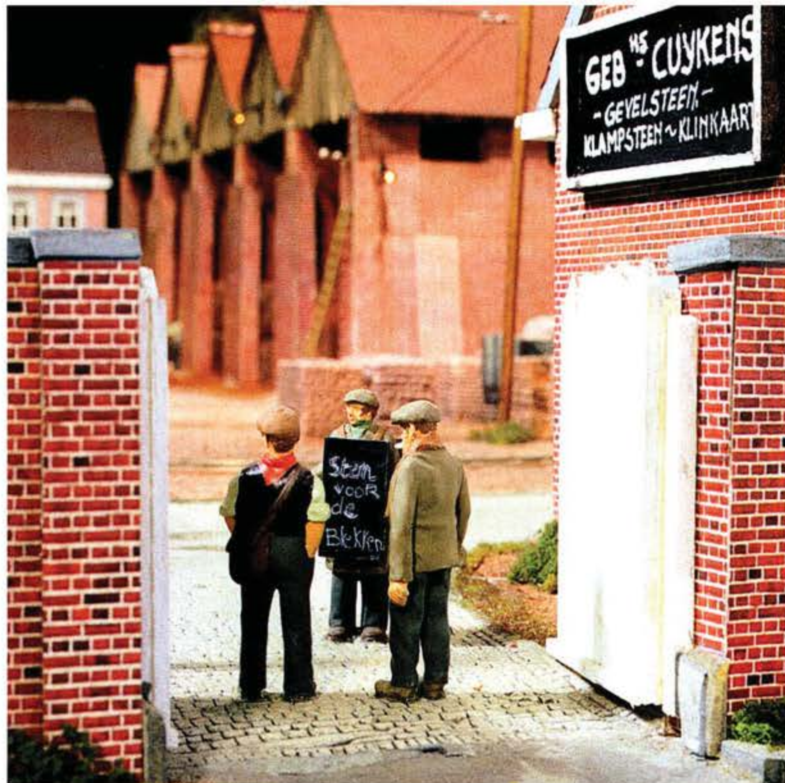
müsst den Teig besser durchkneten. An Sand braucht ihr nicht zu sparen, aber gut durchwalken müsst ihr das Gemenge. Verstanden?! Wenn ich noch einmal solchen Pfusch sehe, entlasse ich alle und stelle neue Leute ein!", droht er mit erhobener Stimme. „Aber Herr," meldet sich da eine ältere Frau, deren Gesicht schweißüberströmt ist von der Anstrengung, „bei Nikmans haben sie eine neue Knetmaschine. Die walkt den Lehm prima durch und die Arbeiter brauchen das Gemenge nur noch in die Brennformen einzufüllen." Cuykens schnellt herum. „Bei Nikmans, sagen Sie?", fragt er und kneift die Augen zusammen, „wenn Sie noch einmal diesen Namen erwähnen, können Sie gleich ihre Sachen packen und verschwinden. Merken Sie sich das!"

Beim Verlassen der Halle begegnet er einem alten Mann mit einem Stock, der mit einem Block in der

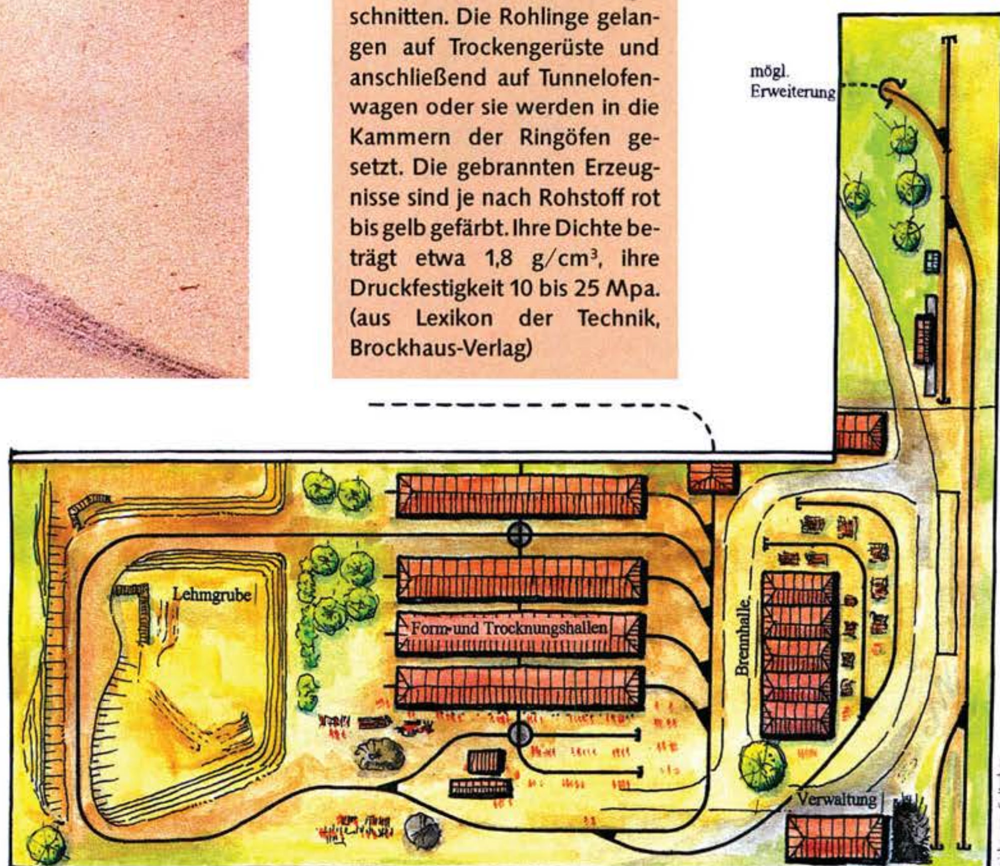
In der Lehmgrube wird der Ziegel-Grundstoff per Schubkarre zur Lorenbahn gebracht.

VORBILD

Ziegel, - auch Mauerziegel oder Backsteine genannt - sind keramische Erzeugnisse, die bei 1000 bis 1100 Grad in kohle- oder gasbeheizten Ring- oder Tunnelöfen aus tonigen Rohstoffen (Ziegelton, Lehm usw.) gebrannt werden. Die grubenfeuchten Rohstoffe werden zerkleinert, geknetet, vermischt und einer Strangpresse zur Formgebung zugeführt. Der das Mundstück verlassende endlose Strang wird mittels einer Drahtharfe auf das gewünschte Format geschnitten. Die Rohlinge gelangen auf Trockengerüste und anschließend auf Tunnelofenwagen oder sie werden in die Kammern der Ringöfen gesetzt. Die gebrannten Erzeugnisse sind je nach Rohstoff rot bis gelb gefärbt. Ihre Dichte beträgt etwa 1,8 g/cm³, ihre Druckfestigkeit 10 bis 25 Mpa. (aus Lexikon der Technik, Brockhaus-Verlag)



„Steine den Palästen, Brot für die Hütten – Alain, kannst du mir mal ne Flasche Bier holen?", fragt der Streikposten.

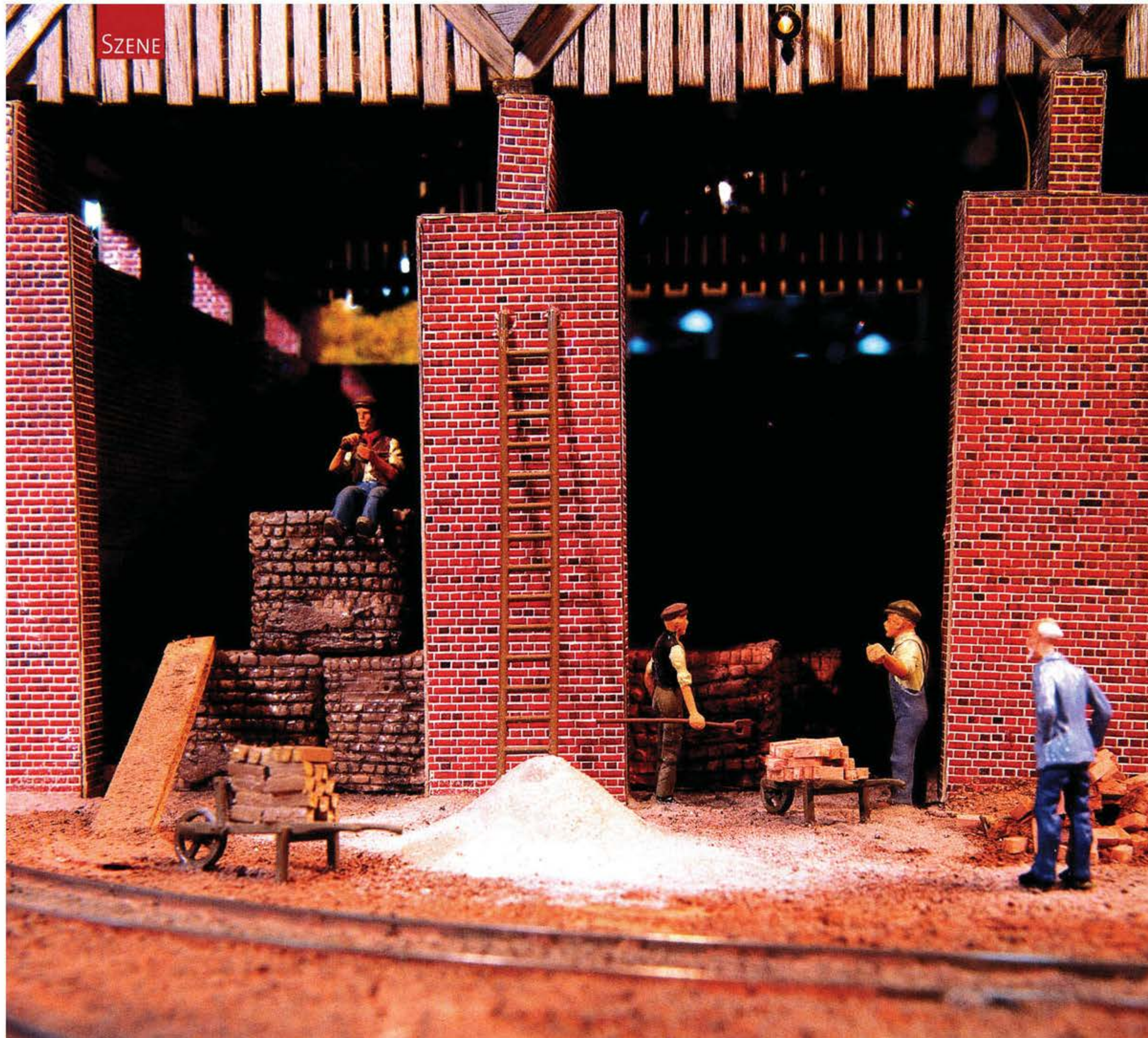


Hand neben einem Zug mit beladenen Ton-Loren steht. „Was machen Sie denn hier?", fragt Cuykens. „Ich bin Heinrich Schienennagel vom MODELLEISENBAHNER und möchte über Ihren Betrieb berichten." „Gut so", gibt sich Cuykens friedlich gestimmt. „Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich an meinen Produktionsleiter. Und unterhalten Sie sich nicht mit den Arbeiterinnen", fügt er drohend beim Abgang hinzu.

„Genauso hätte es sich auf unserer Steenbackeriej-Anlage zugetragen haben können", lacht Patrick Dalemans, einer der Anlagen-Väter, als ich ihm die stimmungsvolle Einleitung zur Berichterstattung über eine der Anlagen des P.A.J.-Modelbouw-Teams vortrage. „Wir stehen auf solche emotionale und, zum Teil, auch historische oder literarische Hintergründe unserer Anlagen. Ihre Zeitschrift hatte nämlich bereits vor drei Jahren über eine unserer Anlagen berichtet, die auf den Erlebnissen der belgischen Comic-Figuren Quick und Flupke („Comic-Strab", MODELLEISENBAHNER, Ausgabe 9/2000) basiert. Im Grunde genommen ist es unser Ziel, Ausschnitte aus der Wirklichkeit zeitgerecht, technisch perfekt und mit dem nötigen emotionalen Umfeld darzustellen", fügt er ein wenig philosophisch hinzu. Um weiter zu erklären: „Der Modellbau in der Nenngröße 0 hat eine positive und eine negative Seite. Gut ist an diesem Maßstab, dass man wesentlich mehr Details nachbilden kann als in kleineren Nenngrößen. Nachteilig ist, dass nur wenig Zubehörteile im Handel erhältlich sind. Wir haben zwischen beiden Aspekten einen Mittelweg gewählt, indem wir eine Schmalspursituation auf H0-Gleisen mit dem Vorteil der Detailgestaltung im Maßstab 1:43,5 verbinden wollten." Das ist dem P.A.J.-Team bestens gelungen!

Im belgischen Linter steht das Vorbild der Grube

Ach so, ja: P, A und J sind die Anfangsbuchstaben der Vornamen der drei Freunde Patrick Dalemans, →



Bei der Hitze in der Brennhalle schafft man etwas gemächlicher und gönnt sich öfter eine Pause.

Alain Vandergeten und Jan Nickmans zusammen. „Wir arbeiten sehr schöpferisch zusammen", betont Patrick Dalemans. „Andererseits lehnen wir aber jede Vereinsbindung ab. No obligations – Keine Zwänge!"

Die Idee, eine Ziegelei im Modell nachzubilden, kam dem Trio, als es beim Stöbern in alten Archiven auf die Unterlagen der Firma Cuykens (die gab es wirklich!) in Linter stieß. Und da die Drei bereits mehrere Anlagen in den Nenngrößen 0 bis IIm gebaut hatten, blieb am Ende der Diskussion die Zwischengröße 0e als Favorit übrig. Dabei sollte der Weg vom Lehm bis zur fertigen Ziegelproduktion in den 20er- und 30er-Jahren nachgestellt werden. Das beinhaltete das Anlegen einer Tongrube im Modell, die Beförderung des Lehms von Hand in die Loren, der Transport in die Formerei, das Trocknen der Produkte im Freien und in offenen Trockenhallen, das Brennen in primitiven Brennöfen und schließlich den Abtransport der Steine auf Lastkraftwagen. „Wir denken schon über eine Erweiterung der Anlage mit regelspurigen Dampfzügen nach, aber noch ist es nicht so weit", fügt Patrick Dalemans lachend hinzu.

Die etwa sechs Quadratmeter große Anlage besteht aus drei Segmenten. Der Unterbau aus bis zu 20 Millimeter dickem Sperrholz wurde fachgerecht verbunden und ermöglicht so schnellen Auf- und Abbau zu Ausstellungen und kaum sichtbare Trennungsfugen an den Segmentstößen. Die Gleise stammen aus dem Peco-Programm. Obwohl die Erbauer ohnehin schon die steilsten Weichenneigungen wählten, verbogen sie jedoch einige Weichen in noch steileren Abzweigwinkeln. „Am Ende sind sowieso nur die Schienen zu sehen, da alles andere in den Anlagenboden eingebuddelt wurde", erläutert Patrick Dalemans, als gerade eine alte O&K-Diesellok mit einer Reihe Kipp-Loren vorüberpoltert. „Die Fahrzeug-Modelle sind vorwiegend englischen Ursprungs, wobei wir die Weißmetallbausätze der englischen Kleinserien tüchtig frisieren mussten, denn die Normen auf der Insel weichen doch erheblich von den kontinentalen ab."

Leichtbau beim Gelände garantiert Mobilität für Ausstellungen

Dass die Lehmgrube aus Styropor herausgearbeitet und mit Gips



Den in der Grube geförderten Lehm formen die Arbeiter vor der Trocknungshalle zu Ziegeln.

ANLAGEN-STECKBRIEF

L-förmige 0e-Segmentanlage aus drei Teilen

Maße: 3,6 x 1,6 m, Anlagenast 1,6 x 0,6 m

Erbauer: Modelbouw P.A.J. (Patrick Dalemans, Alain Vandergeten und Jan Nickmans)

Bauzeit: Etwa zwei Jahre

Epoche: II

Gleismaterial: Peco

Gleislänge: Ewa 18 Meter

Rollendes Material: Weißmetall-Bausätze, Umbauten aus Fleischmann-Magic-Train-Fahrzeugen, Eigenbauten

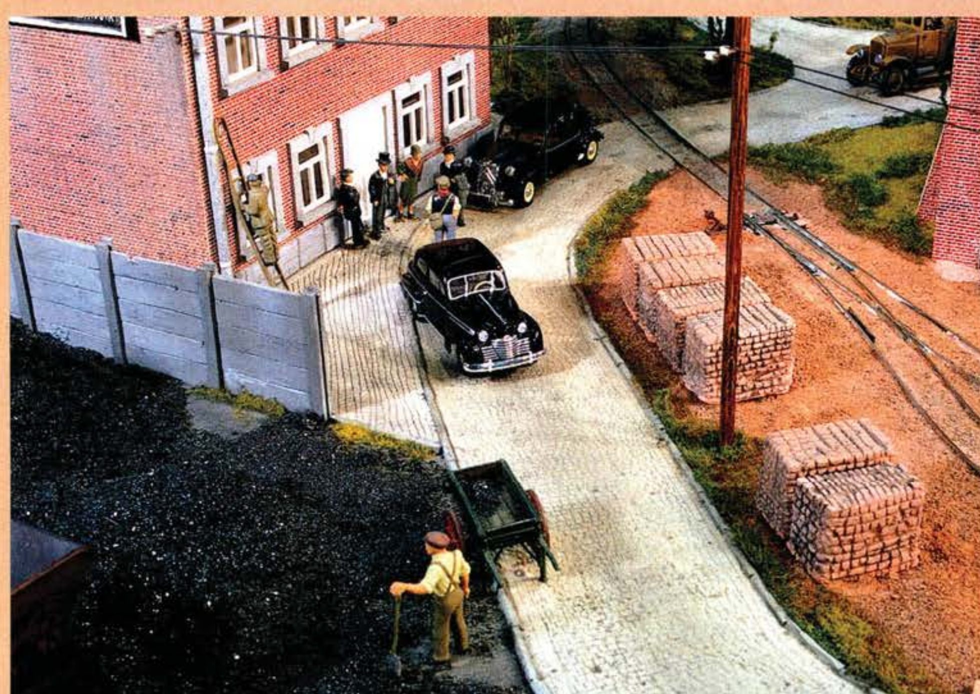
Anlagenthema: Ziegelei mit anschließender Lehmgrube

Vorbild: Ziegelei im Raum Linter (Belgien)

meisterlich (terrassenförmige Bermen mit Zugängen über Holzsteige) gestaltet wurden, erscheint schon fast selbstverständlich. Natürlich entstanden auch alle Gebäude aus Holzleisten, Sperrholz und Ziegelsteinpapier im Eigenbau. „Doch wissen Sie, was die meiste Arbeit gemacht hat? Die Nachbildung der Ziegelsteine! Über 5000 Steine wurden nachgebildet! Entweder als ebene Flächen in der Freiluft-Trockenanlage oder als Pakete auf den Transportwagen und in den Brennkammern. Wenn Sie bedenken, dass ein Ziegelstein im Original 52 x 115 x 250 Millimeter groß ist, dann sind das im Maßstab 1:43,5 Abmessungen von 1,2 x 2,6 x 5,8 Millimeter", grinst Patrick den Fotografen Markus Tiedtke und mich an. Die Figuren stammen überwiegend von Preiser. „Wir haben einige Preiserfiguren umgestaltet und manche Modell-Menschen auch selbstgeschnitzt", werden wir aufgeklärt. „Diese Streikposten am Werkstor zum Beispiel gehören zu letzteren", erläutert Patrick weiter. „Sie lagen übrigens mit Ihrer Einleitung völlig richtig. Cuykens war berüchtigt für seine unsoziale Haltung und so kam es oft zu Arbeiterprotesten, unter anderem auch wegen Kinderarbeit und Lohndumping."

„Einen Gag habe ich noch", kündigt Patrick Dalemans verschwörerisch an, als wir bereits unsere Arbeitsutensilien zusammenpacken wollen. „Beugen Sie mal etwas die Knie und schauen Sie in Richtung der an der Hintergrundkulisse angedeuteten Halleneinfahrten." „Donnerwetter!", entfährt es uns, denn plötzlich ist die Perspektive völlig aufgelöst: Wir sehen weit in die eigentlich flach gestalteten Hallen hinein. Eine Spiegelfläche macht die scheinbare Tiefe des Raumes möglich. „Man muss nur wissen, wo und wie man sie aufstellen muss", resümiert Patrick Dalemans. Womit wir schon wieder bei der Perfektion anstrebenden Philosophie der drei Modellbauer angelangt wären.

Georg Kerber



Fotos: M. Tiedtke

Streik-Gespräch vor dem Büro-Gebäude: „Entweder Sie zahlen ab dem kommenden Monat fünf Gulden mehr, oder wir kappen Ihnen den Strom- und Telefonanschluss.

MODELLBAHN AKTUELL

PIKO

Tag der offenen Tür

● Freunde der PIKO-Modellbahn sollten sich den Samstag, 21. Juni 2003, vormerken. Die Sonneberger Firma lädt zum Tag der offenen Tür in ihre Fertigungsstätten in der Lutherstraße 30 ein. Zu besichtigen sind die Tampondruckerei, die Spritzlackiererei und eine Reihe von Modellbahnanlagen verschiedener Clubs. Führungen werden bei laufendem Betrieb angeboten. Eine Tauschbörse, ein familienfreundliches Programm und Thüringer Spezialitäten runden den Aktionstag ab, der von 9 bis 17 Uhr dauert. In der Sonneberger Innenstadt findet am selben Tag die Musikmeile statt. Pendelbusse verkehren zwischen Sonneberg Hbf und dem Firmengelände, aber auch Parkplätze sind vorhanden. Von Frankfurt und Stuttgart besteht die Möglichkeit, mit historischen Sonderzügen anzureisen. Mehr Informationen unter www.piko.de.

ESU/GECON

Wieder getrennte Wege

● Der gemeinsame Auftritt von ESU und Gecon auf der Nürnberger Spielwarenmesse 2003 bleibt ohne Fortsetzung. Wie jetzt aus gut unterrichteten Kreisen zu erfahren war, haben sich die beiden Partnerunternehmen aus verschiedenen Erwägungen, darunter offenbar auch Interessenskonflikten, entschlossen, künftig wieder getrennte Wege zu gehen. Die Gecon GmbH gehört damit der Vergangenheit an. Der Mehano-Vertriebspartner firmiert nun wieder als Gecon VVM.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN: H0-Heimanlage „Grenzingen"

● Vor 25 Jahren, als die DDR vorwärts schritt und das Einholen der BRD nur eine Frage der Zeit zu sein schien, dokumentierte der MODELLEISENBAHNER erstaunlich offen ein sonst ausgeblendetes Thema: Die Vorstellung eines Grenzbahnhofes irgendwo zwischen DDR und BRD. Modellbahnfreund Otwin Schönau baute den Bahnhof „Grenzingen" in H0, um damit seine DB- und DR-Fahrzeuge auf einer Anlage einzusetzen. Die Beschreibung bezieht sich vorrangig auf die Gleisanlagen, die Fahrzeuge und den Aufbau selbst. Vermutlich wurde ein Bahnhof der BRD imitiert, denn es sind nirgendwo Wachtürme oder sonstige grenzspezifische Ausrüstungen zu erkennen. Nicht weniger als 65 Triebfahrzeuge nannte Schönau sein eigen, der Schattenbahnhof fasste stattliche 35 Züge. Der Fahrbetrieb erfolgte übrigens ohne jegliche Automatik, da der Diplom-Ingenieur-Ökonom ein großer Freund realitätsnaher Betriebsabläufe war.





MESSE-KALENDER

11.–14. SEPTEMBER 2003:
National Model & Hobby Show, Chicago/USA.

3.–5. OKTOBER 2003:
Modell & Hobby, Leipzig.

31. OKTOBER – 2. NOVEMBER 2003:
Modellbau Bodensee, Friedrichshafen.

14.–16. NOVEMBER 2003:
Euro Modell, Bremen.

19.–23. NOVEMBER 2003:
Schweizer Spielmesse, St. Gallen.

MÄRKLIN

Wolfgang Topp geht von Bord

● Nach 17-jähriger erfolgreicher Tätigkeit für Märklin verlässt Wolfgang Topp das Göppinger Unternehmen zum 31. Juli 2003. Seine Karriere bei Märklin begann 1986. Seit 1991 ist Topp verantwortlicher Geschäftsführer für Marketing und Vertrieb und prägte in dieser Funktion das positive Erscheinungsbild der Traditionsfirma in der Öffentlichkeit maßgeblich mit. Unter seiner Verantwortung wurden neue Marketingkonzepte entwickelt, die Kundenclubs angeschoben und die Märklin-Händler-Initiative (MHI) realisiert. Unter Topps Regie vollzog sich auch die schrittweise Integration der Firma Trix. In der Ära Topp baute der Branchenprimus seine Marktposition kontinuierlich aus, konnte seinen Umsatz fast verdoppeln. „Es ist sein Wunsch", erklärte Paul Adams, seit 2002 Vorsitzender der Geschäftsführung, zum Ausscheiden Topps und legt großen Wert auf Kontinuität bei der Wiederbesetzung der Stelle.



Foto: MEB-Archiv

Setzt sich neue berufliche Ziele: Wolfgang Topp.

TAMS ELEKTRONIK

Preisrevolution bei Decodern

● Die in Hannover ansässige Elektronikfirma Tams sorgt mit ihrem neuen Lokdecoder im Motorola-Format (siehe Neuheiten-Vorstellung) für Furore. Wie in Dortmund zu hören war, hat der Elektronik-Versender Conrad Electronics nach erfolgreich verlaufenen Tests die Neuheit umgehend ins Sortiment aufgenommen. Der Tams-Decoder hat einen konkurrenzlosen Markteinführungspreis von 9,95 Euro. Dieser Preis gilt nach Firmenangaben bis einschließlich 31. Juli 2003. Danach wird der Baustein 13,95 Euro kosten.

G 2000

Neue Variante

● Die Arbeitsgruppe Eisenbahn e.V. lässt auf Basis des H0-Modells der G2000 von Mehano eine Umlackierung zur Lok 43 der Siegener Kreisbahn herstellen. Diese Maschine wird beim Vorbild auf DB AG-Gleisen im Kreis Siegen eingesetzt. Bestellschluss für die limitierte Auflage ist der 31. Juli 2003. Informationen gibt es bei der Arbeitsgruppe Eisenbahn, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290 a, 57223 Kreuztal, Tel.: 02732/ 86647.

IG MODELLBAHN SCHKEUDITZ

Gartenbahn-Treffen

● In der Halle und auf dem Freigelände des historischen Schkeuditzer Straßenbahn-Depots steigt von Freitag, 27. bis Sonntag, 29. Juni 2003, das zweite große Gartenbahn-Treffen. Informationen: IG Modellbahn Schkeuditz e.V., Vorsitzender Rainer Schaefer, Tel. 034204/65834.

25. INTERMODELLBAU DORTMUND

Erneut mehr als 100 000 Besucher in Westfalenhallen

● Die Anziehungskraft der Dortmunder Messe für Modellbau und Modellsport ist auch nach einem Vierteljahrhundert ungebrochen. „Vorgabe erfüllt", das konnte Messeleiter Stefan Baumann zufrieden feststellen, nachdem 103 688 zahlende Besucher und Besucherinnen an den fünf Tagen den Weg in die Westfalenhallen gefunden hatten. Damit, so Baumann, bleibe die Intermodellbau weiterhin Europas führende Ausstellung ihrer Art und eine der am stärksten frequentierten im Dortmunder Messeprogramm. Was die Messeleitung freilich nicht erwähnte: Seit den Rekordjahren 1998 und 1999 gehen auch in Dortmund die Besucherzahlen kontinuierlich zurück. Gleichwohl waren die rund 500 Aussteller aus zehn Ländern, darunter auch Firmen aus Übersee, durchweg zufrieden: Für 85,2 Prozent der 396 kommerziellen Messebeschicker erfüllten sich die Erwartungen ganz oder teilweise. 3,5 Prozent sahen ihre Verkaufserwartungen sogar noch übertroffen. Das ergab die Umfrage eines unabhängigen Marktforschungsinstituts. Dessen Befragungen zeigten außerdem, dass mehr als die Hälfte der Modellbau-Fans, nämlich 54,5 Prozent, wegen der Modelleisenbahnen in die Westfalenhallen gekommen waren. In den Hallen 6 und 8 drängten sich denn auch Schau- und Kauflustige ganz besonders. Neben bekannten Anlagen wie dem mehrfach ausgezeichneten und noch immer faszinierenden finnischen Löylymäki hatte der für die Bestückung der Halle 8 zuständige Modellbahnverband in Deutschland (Moba) etliche Vereine und Einzelakteure mit bisher hierzulande noch nicht gezeigten Anlagen verpflichtet. Nicht weniger als 17 feierten in Dortmund ihre Deutschland-Premiere. Von Z bis II waren mit Ausnahme von S sämtliche gängigen Baugrößen vertreten. Besondere Glanzlichter entzündeten die Modellbauer aus den Benelux-Staaten, aus Frankreich und Großbritannien. Bei ihnen hat der Eigenbau nicht erst seit heute absolute Priorität. Dass Klasse nicht von der schieren Größe abhängt, bewiesen Motivanlagen wie die Waldbahn Henk Wusts (siehe „Klopf auf Holz!" ab Seite 92) von der niederländischen Voomse Modelspoorvereniging Strijen.



Auch die großen Spuren waren bei den Vorführanlagen in Halle 8 mit liebevoll gestalteten Themenschwerpunkten vertreten und von Schaulustigen umlagert.



Fotos (2): Haucke

Die Fortschritte sind unverkennbar: Stolz präsentiert Müt-Chef Dieter Stollner das Modell der V320 im Maßstab 1:11,3. Bis Leipzig soll der Gigant fahrbereit sein.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Thomas Beller, J. H. Broers, Joachim Bügel, Peter Federmann, Christian Fricke, Matthias Fröhlich, Klaus Habermann, Jörg Hajt, Elmar Haug, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Rolf Jünger, Georg Kerber, Jürgen Krantz, Manfred Lohkamp, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Axel Polnik, Jürgen Rech, Ralf Reinmuth, Fritz Rümmelein, Armin Schmutz, Bodo Schulz, Jörg Seidel, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,50
Jahres-Abonnement Inland:
€ 39,40
Schweiz: sFr 76,90
EU-Länder: € 49,80
Andere europ. Länder: € 56,50
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Oberndorfer Druckerei GmbH
A-5110 Oberndorf

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Der MODELLEISENBAHNER erscheint monatlich. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder sonstige Unterlagen übernimmt der Verlag keine Haftung.
Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422

Vorschau

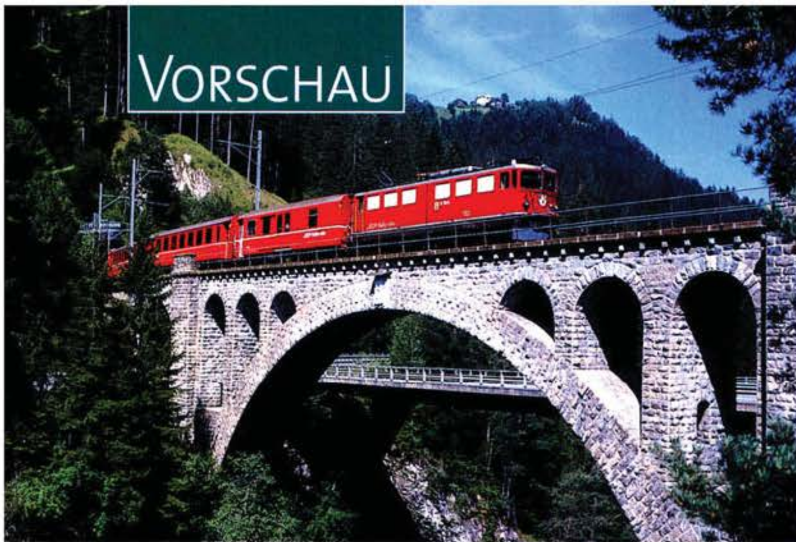


Foto: Küstner

100 Jahre Albulabahn

Diese tolle RhB-Linie feiert einen runden Geburtstag. Wir machen Appetit auf das attraktive Festprogramm.

Österreichisches Antriebs-Unikum

Vor 75 Jahren stellte die BBÖ die Baureihe 1670 in Dienst. Der Gelenkantrieb, System Siemens-Pawelka, blieb eine Spezialität dieser Lokfamilie.



Foto: Ekkehard Huber



Foto: K.-D. Adomat

Burgherr im Triebischtal

Die Hahneburg bei Meißen stellt in H0 Klaus-Dieter Adomat vor. Mit akkuraten Zeichnungen lädt er zum Nachbau ein.

Das Juli-Heft erscheint am **18. Juni** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch

Stück für Stück: Anlagen-Platznot

Was tun, wenn man den Anlagenplan fest im Kopf, aber noch keinen Platz im trauten Heim hat? Christoph Romann baut stückweise, fürs Regal.



Foto: Ch. Romann

Außerdem

Streng nach Vorbild

MEC Osterholz-Scharmbeck präsentiert Mindener Bahnmotive in H0 und H0m.

Der kleine Unterschied

Rainer Albrecht verwandelt mittels Bausatzes eine Liliput-U in eine Uh.

Molli-Modelle

Dr. Lutz Mohrs Modellbahnerleben ist eng mit Bad Doberans Molli verbunden.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Dr. Rolf Brüning

M-Wagen-Reisegenuss: Mit einem Handgriff vom Sitz zur durchgehenden Liegefläche

Unverzichtbar bis heute: Die 26,4 Meter langen Schnellzugwagen eröffneten vor 50 Jahren eine neue Qualität des Reisens.

DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO DVD VIDEO

Bestseller von





Eisenbahn
Romantik



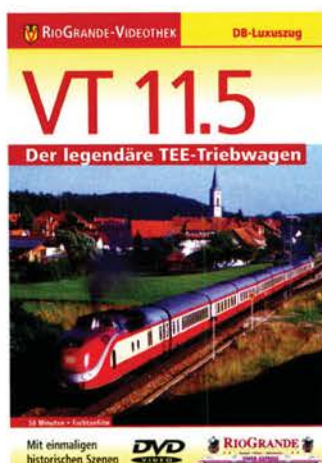
Stars der Schiene Folge 5
Die Baureihe 103
Laufzeit: 42 Minuten
DVD: Best.-Nr. 6305 • € 16,95
VHS: Best.-Nr. 305 • € 12,95



Stars der Schiene Folge 6
Die Baureihe V 200
42 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6306 • € 16,95
VHS: Best.-Nr. 306 • € 12,95



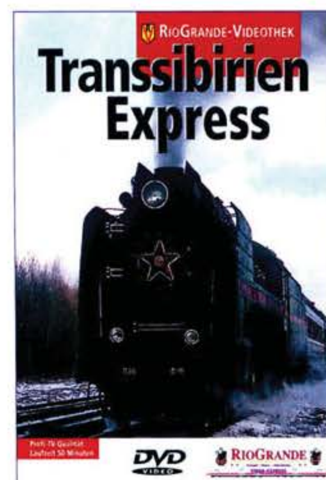
Taigatrommel
Die V 200 der DR
60 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6091 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 091 • € 19,95



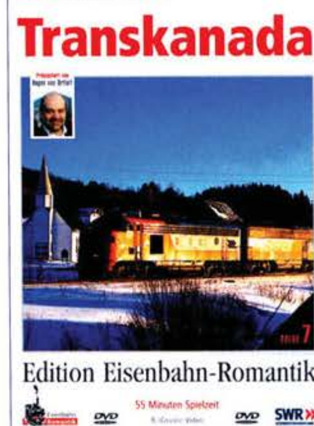
VT 11.5
Der legendäre TEE-Triebwagen
58 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6094 • € 29,95
VHS: Best.-Nr. 094 • € 24,95



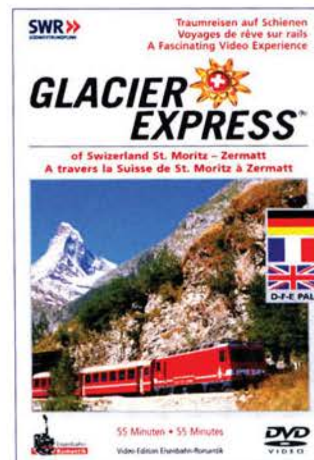
Die Harzquerbahn
Wernigerode • Nordhausen • Brocken
70 Min. • Ton mit/ohne Kommentar*
DVD: Best.-Nr. 6039 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 039 • € 19,95



Transsibirien-Express
Moskau – Wladiwostok/Peking
Laufzeit: 52 Minuten
DVD: Best.-Nr. 7024 • € 14,95
VHS: Best.-Nr. 1024 • € 10,00



Edition Eisenbahn-Romantik
Transkanada
Laufzeit: 55 Minuten
DVD: Best.-Nr. 6407 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 407 • € 19,95



Edition Eisenbahn-Romantik
Glacier-Express
55 Min. • Kommentar D/E/F
DVD: Best.-Nr. 6408 • € 22,95
VHS: Best.-Nr. 408 • € 19,95

DVD-Rabattaktion für RioGrande- und Eisenbahn-Romantik-Stammkunden

Alt gegen Neu – unseren Stammkunden bieten wir eine günstige Möglichkeit, auf DVD umzusteigen. Bei der Bestellung eines DVD-Titels, den Sie bereits als VHS-Kassette besitzen, erhalten Sie 25 % Rabatt, wenn Sie mit der Bestellung das der Box entnommene Originalcover der VHS-Kassette mit einschicken. Die Kassette selbst muß nicht eingesandt werden. Fotokopien oder Cover anderer Titel können leider nicht akzeptiert werden.

Bestellen Sie per Fax/Telefon oder bei www.riogrande.de
Bestell-Hotline: 08141/5348136 Fax 08141/5348133
VGBahn/RioGrande-Videothek • Pf 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Versandkostenpauschale € 3,00 pro Bestellung! *nur DVD

IST SIE NICHT SCHÖN, DIE HERA-

kles- respektive Hercules-Lokomotive, stark und vom Motorgeräusch nicht laut, sondern eher

LIND UND SEHR ELEKTRISIEREND?



Foto: D. Sabsch

* Märklin ist ein eingetragenes Warenzeichen der Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen
** Motorola ist ein eingetragenes Warenzeichen der Motorola Inc., Tempe-Phoenix/Arizona (USA)

Eine Diesellokomotive elektrisierend? Aber ja doch, denn der „Hercules" ist eine dieselelektrische Lokomotive. Schön von den ÖBB, auf Namen der griechisch-römischen Mythologie zurückzugreifen, das macht die Sache irgendwie persönlicher. Und wie treffend, Absicht oder Zufall (?), Herakles war der Sohn Zeusens, und dieser blitzeschleudernde Göttervater wiederum ist naturgemäß der oberste Boss aller „Funkenschuster", „Strippenzieher" usw. Würde man noch verwegener schreiben, so könnte man behaupten, Werner von Siemens war einstens Zeusens Stellvertreter auf Erden. Und bei Siemens/Krauss-Maffei wird die 2016 bekanntlich ja gebaut – so schließt sich der Kreis, d. h. so schlösse sich der Kreis, denn ...

Nach der E- durch den „Taurus" wird also nun auch die Diesel-Flotte modernisiert, und zwar durch die erwähnte Reihe 2016 („Hercules"), die aus der neuen Produktfamilie „Euro-Runner" stammt. Mit ihren 2000 kW (2717 PS) ist sie ganz schön kräftig und schreckt, wie der Name verrät, vor nichts zurück: Schnellzüge werden ebenso bewältigt wie schwere Güterfuhren, selbst im Rangierdienst ist sie einsetzbar. Außerdem ist sie mehrfachtraktions- und wendezugfähig und kann mit einer Funkfernsteuerung ausgerüstet werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 140 km/h und das Gesamtgewicht 80 t. – Übrigens, so hört man munkeln, sei der „Hercules" auch auf Einsatzperspektiven der Deutschen Bahn zugeschnitten.

Modell einer Ausführung des ersten Serienloses (2016 007–3) – EXCLUSIVE-Ausführung, exakt 1:87 – fein gravierte Lüftungsgitter und Drehgestellblenden mit Scheibenbremsen – Steckteile weitgehendst ab Werk montiert – Kurzkupplungskulisse – originalgetreue Führerhausnachbildung – bewährter Roco-Antrieb – zwei Schwungmassen ...

Art.-Nr. **63400**, Diesellokomotive Rh 2016, ÖBB, Ep. V, Gleichstromausführung mit Schnittstelle.

Und es gibt die Modelle auch mit „Hercules"-Sound:

Art.-Nr. **63401**, Diesellokomotive Rh 2016, ÖBB, Ep. V, Gleichstromausführung mit lastgeregeltem Digitaldekoder und Original-Betriebsgeräuschen;

Art.-Nr. **69401**, Diesellokomotive Rh 2016, ÖBB, Ep. V, Wechselstromausführung mit Flüsterschleifer und lastgeregeltem Digitaldekoder und Original-Betriebsgeräuschen, passend für das Märklin*-Motorola-Format

– voraussichtlich ab Ende Mai/Anfang Juni 03 im Fachhandel!

A: ROCO MODELLSPIELWAREN
GMBH
A-5033 Salzburg
Jakob-Auer-Straße 8

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels-KG, D-83395 Freilassing
Georg-Wrede-Straße 49

